SPRAWY MORSKIE I KOLONJALNE



WARSZAWA 1935

WYDAWNICTWO LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ

ZESZYT 1 ROK II

SPRAWY MORSKIE I KOLONJALNE

CZASOPISMO

POŚWIĘCONE ZAGADNIENIOM MORSKIM, ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ, MIGRACYJNYM I KOLONJALNYM

ZESZYT I (3)
STYCZEŃ — LUTY — MARZEC

WARSZAWA 1935

WYDAWNICTWO LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ

Drukiem Zakł. Graf. „Bibljoteka Polska“ w Bydgoszczy

SPIS RZECZY.

SPRAWY MORSKIE
I KOLONJALNE

ZESZYT 1 STYCZEŃ — LUTY — MARZEC ROK II

Redaktor: JAN DĘBSKI

BOLESŁAW POLKOWSKI

PIĘTNAŚCIE LAT PRACY

POLSKA WRACA NA BAŁTYK

Piętnaście lat temu dnia 10 lutego Wojsko Polskie objęło wybrzeża morza Bałtyckiego od ujścia rzeczułki Piaśnicy do Orłowa Morskiego włącznie. Długość brzegu polskiego morza wynosi 146 km, po odjęciu zaś obu brzegów półwyspu Helskiego, na właściwy brzeg morski pozostaje zaledwie 73 km.

Odcinek ten jest niezmiernie mały, najmniejszy z wybrzeży, posiadanych przez wszystkie państwa, stykające się z morzem. Na odcinku tym rozsianych jest kilkanaście wiosek rybackich i jedno małe miasto Puck, z bardzo słabo urządzonym portem.

Wolne Miasto Gdańsk

Traktat Wersalski zagwarantował Polsce wolny dostęp do morza, oraz korzystanie z portu Gdańskiego i ze wszystkich jego urządzeń. W Gdańsku powstała Rada Portu i Dróg Wodnych, złożona z czynników polskiego i gdańskiego w równych częściach pod przewodnictwem osoby neutralnej. Obszar Wolnego Miasta został włączony do polskiego obszaru celnego, jako też kolej na terenie wolnego miasta została włączona do sieci kolejowej polskiej.

W krótkim czasie okazało się, że tego rodzaju dostęp do morza jest dla Państwa Polskiego niedostateczny.

Już w pierwszym roku współpracy polskiej z Gdańskiem, kiedy Stolica Państwa była zagrożona przez nawałę bolszewicką, gdańszczanie

odmówili wyładowania amunicji, nadeszłej z Francji, i dopiero pod osłoną bagnetów angielskich żołnierzy amunicja została wyładowana. Tak powstał pierwszy zatarg polityczny z Wolnem Miastem Gdańskiem.

Również i pod względem gospodarczym port Gdański okazał się zgoła niedostosowanym dla obsłużenia całego obrotu polskiego z zagranicą. Port w Gdańsku przed wojną nastawiony był na obrót nieprzekraczający 2 i pół miljonów ton rocznie. Po paru latach współpracy z Polską obrót towarowy przez Gdańsk już w roku 1925 osiągnął 2,7 milj. ton, a w roku 1926 przekroczył 6 milj. ton. Okazało się więc, że Gdańsk nie był przygotowany do obsłużenia w dostateczny sposób handlu zagranicznego Polski. O przykłady nietrudno: gdy w roku 1923 eksport drzewa przez Gdańsk doszedł do 730 tys. ton, to wskutek braku dostatecznej powierzchni placów, pomostów, torów kolejowych i t. p. powstał zator pociągów z drzewem, zator sięgający poza Warszawę. Również w roku 1926, wskutek przeładunku 3 i pół milj. ton węgla, powstał w Gdańsku nowy zator, tym razem statki musiały długo czekać, gdyż urządzeń przeładunkowych w dostatecznej ilości nie było.

Te trudności — na nastawienie polityczne Gdańska i warunki gospodarcze, zmusiły sfery rządzące Polski do szukania innego rozwiązania sprawy.

GDYNIA PORT RZECZYPOSPOLITEJ

Wybór miejsca

Po objęciu morza w swe posiadanie, przewidując potrzebę własnego portu dla morskiego handlu Rzeczypospolitej oraz po otrzymaniu dotkliwej nauczki od Gdańska w roku 1920, Rząd Polski, rozumiejąc, że Polska nie może zadowolić się ograniczonym dostępem do morza, postanowił wybudować własny port na Bałtyku.

Specjalna Komisja rządowa zajęła się wyszukaniem najodpowiedniejszego miejsca dla budowy portu. Po zbadaniu wszystkich możliwości zdecydowano, że najlepiej pod budowę portu nadaje się Gdynia, mała wioska rybacka, położona pomiędzy Kępą Oksywską a Kępą Redłowską. Do walorów Gdyni przed innemi miejscowościami przyczyniła się łatwość dostępu dla żeglugi, zatoka bowiem od Helu do Gdyni posiada dostateczną głębokość i nie jest zamulana przez piaski wiślane. Brzeg pokryty piaskiem i torfowiskami, nie posiadający większych głazów narzutowych, ani skał, nadawał się do łatwego kopania basenów i kanałów. Idąca od morza w kierunku zachodnim dolina dawała możność wrycia się głęboko w ląd.

Budowa portu

Po wyborze miejsca nastąpiła decyzja. Decyzja budowy własnego, niezależnego portu. Rozpoczęcie budowy portu nastąpiło już w roku 1921. 23 września 1922 roku zapadła uchwała Sejmu o budowie portu handlowego i portu wojennego w Gdyni.

Kierownikiem i projektodawcą budowy portu został inż. Wenda, do dziś piastujący stanowisko kierownika budowy portu.

W roku 1924 budowa portu powierzona została Konsorcjum Francusko-Polskiemu na mocy specjalnie zawartej umowy.

Zrazu wolniejsze tempo ożywiło się znacznie w roku 1926 z chwilą objęcia teki Ministra Przemysłu i Handlu przez inż. Eugenjusza Kwiatkowskiego, który z całą energją pchnął budowę portu w Gdyni na właściwe tory. Jego energji i niestrudzonej pracy zawdzięczać należy to, że w tak szybkim czasie Gdynia stała się tak potężnym portem.

Przy wielkim nakładzie kapitału i pracy budowa portu z dnia na dzień postępowała naprzód.

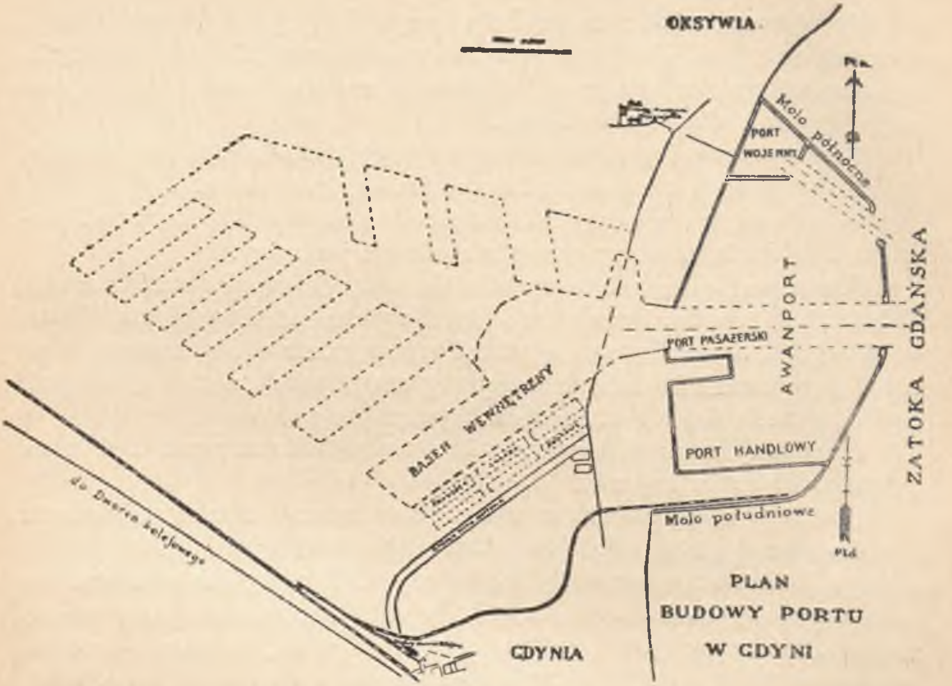
Poszły w ruch bagry, czerpiące dno morza, a następnie piasek i torfowiska w głębi lądu. Na łąkach doliny między Kępą Oksywską, a Kępą Redłowską zarysowały się baseny. Dzisiaj ogólna powierzchnia wodna portu wynosi ok. 250 ha, gdy w roku 1926 powierzchnia wodna zajmowała 6 ha, w 1927 — 21 ha, w 1928 — 74 ha, w 1929 — 120 ha, w 1930 — 165 ha, w 1931 — 223 ha, w 1932 — 227 ha, w 1933 — 230 ha, i w 1934 — 240 ha. Wykopane baseny posiadają odpowiednią głębokość, aby statki o głębokiem zanurzeniu, statki oceaniczne, mogły przybywać do Gdyni. Gdynia posiada potrzebne zanurzenie dla wszystkich statków, które tylko przepuści kanał Kiloński (głęb. 12 metrów).

Głębokość basenów portu Gdyńskiego w roku 1934 przedstawia się następująco: powierzchnia wodna o głębokości poniżej 6 m wynosi 9 ha, od 6—7 m — 9 ha, od 7—8 m — 8 ha, od 8—9 m — 119 ha, od 9—10 m — 68 ha i od 10—12 m — 27 ha. Jak widzimy, głębokość basenów portu Gdyńskiego jest zupełnie wystarczającą i praktyka wykazała, że jest najzupełniej dostateczna dla ruchu przybywających do Gdyni statków.

Jakby ramami basenów są nabrzeża. Ogólna długość nabrzeży wynosi obecnie 11 km, a rozwój nabrzeży w poszczególnych latach przedstawia się następująco: w roku 1929 — 2 km, w 1930 — 4 km, w 1931 — 7 km, w 1932 — 8 km, w 1933 — 9 km i w 1934 — 10 km.

Wszystkie nabrzeża w Gdyni są zbudowane z betonu, jako też z betonu są zbudowane wszystkie falochrony (wykres II). Obok nabrzeży baseny posiadają odpowiednią głębokość, o czem była mowa wyżej.

Wykres I — plan budowy portu w Gdyni z r. 1925



Wysunięte w morze mola są w znacznej swej części zabrukowane, posiadają dostateczną sieć dróg kołowych i żelaznych. Ogólna powierzchnia dróg w porcie wynosi około 125 tys. m², prócz tego ułożono chodników 25 tys. m².

Jeżeli chodzi o tory kolejowe, to długość ich wynosi około 160 km.

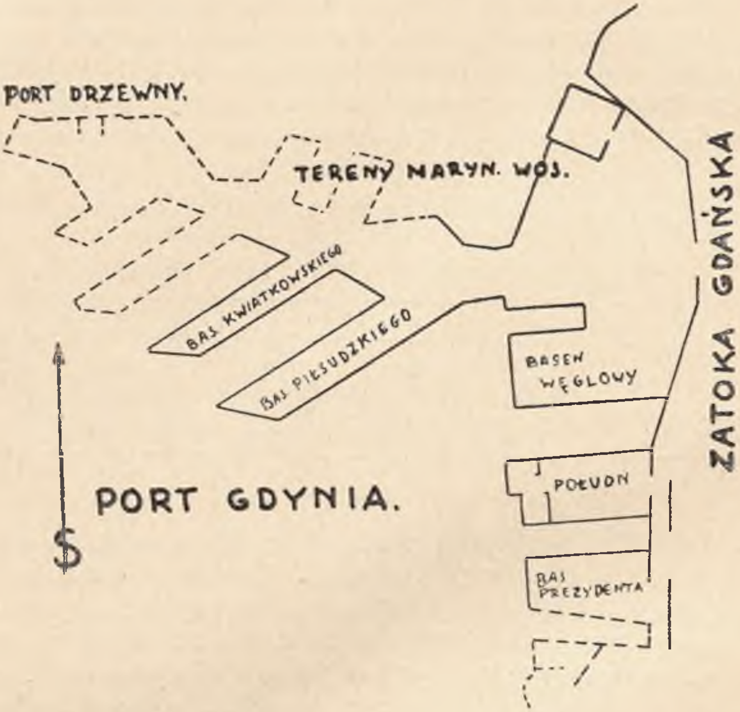
Prócz mól betonowych, które widzimy na wykresie II, w północnej części portu na zachód od basenów marynarki wojennej, powstaje obecnie port drzewny, mola którego budowane są z drzewa.

Budowa urządzeń portowych

Budujący się port należało wyposażyć w odpowiednie urządzenia techniczne, jakiemi są urządzenia do przeładunku i magazyny.

Rozwój urządzeń służących do przeładunku w porcie przedstawia tablica 1 i wykres III. Z roku na rok liczba dźwigów w porcie wzrasta w miarę wzrostu obrotów towarowych. Większa część dźwigów służy do

Wykres II — port Gdynia w r. 1935
(Linjami ciągłemi oznaczono części wybudowane, linjami przerywanemi — będące w budowie. Granice terenów północnych portu, należących do Marynarki Wojennej nie są dokładne).



Tabl. 1 — urządzenia do przeładunku

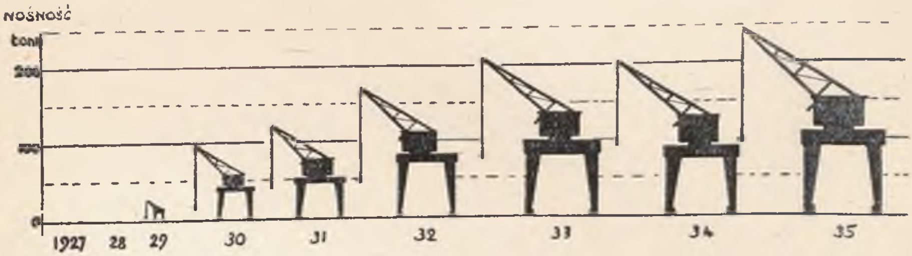
Stan na 1 stycznia w latach 1927—1935

Wyszczególnienie	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935
Liczba dźwigów i urządzeń . . .	2	2	6	16	26	42	52	51	61
Nośność — ton . .	5	5	29	92	130	174	212	205	243
Zdolność przeładunku — ton na godzinę	100	100	480	1 430	2 205	5 329	6 000	5 900	6 980

przeładunku węgla, który jest dominującym artykułem eksportowym Gdyni. Do przeładunku węgla służą trzy dźwigi mostowe, dziesięć dźwi-

gów bramowych, jedna wywrotnica wagonowa i dwa urządzenia taśmowe. Dźwigi mostowe i bramowe opatrzone są w zwykłe czerpaki, o nośności od 3 do 7,5 ton, posiadające maksymalną zdolność przeładunkową od 90 do 120 ton na godzinę. Dźwigi te są niepomiernie małe w stosunku do wywrotnicy wagonowej, która, mając nośność 42 tony, podnosi wagon węgla, przenosi go nad lukę okrętu i przez nachylenie wyładowuje w ciągu 3 minut 20 tonową zawartość wagonu. W ten sposób dźwig ten osiąga maksymalną zdolność przeładunkową 400 ton na godzinę.

Wykres III — urządzenia do przeładunku w porcie



Do specjalnych urządzeń przeładunkowych dla węgla należą urządzenia taśmowe, których w porcie jest 2. Urządzenie taśmowe polega na tem, że wagon na specjalnej platformie obracany jest do góry kołami nad lejem, z którego węgiel dostaje się na taśmę, zapomocą której przenoszony jest wprost do wylotu rury teleskopowej nad okrętem. Zdolność przeładunkowa każdego z powyższych urządzeń wynosi 600 ton na godzinę.

Służąc głównie do przeładunku węgla, dźwigi te mogą być użyte do przeładunku innych towarów o charakterze masowym.

Prócz dźwigów do przeładunku węgla znajdują się w porcie 44 dźwigi, z których 42 są o typie bramowym, 1 suwnica — dźwig specjalny chłodni portowej oraz silos olejarni Union. Dźwigi te mają nośność od 1½ do 5 ton oraz maksymalną zdolność przeładunkową od 45 do 135 ton na godzinę. Dźwigi te ustawione w odpowiednich miejscach służą do przeładunku towarów drobnicowych ze statku do wagonów lub magazynu albo też odwrotnie.

Prócz wymienionych istnieją specjalne urządzenia do ładowania melasy cukrowej ze specjalnych zbiorników na statek oraz do bunkrowania statków płynnemi materjałami palnemi.

Poza dźwigami, obsługującemi obrót towarowy, Stocznia Gdyńska posiada najsilniejszy w porcie dźwig o nośności 50 ton, który służy

do podnoszenia większych ciężarów w porcie jako też do podnoszenia i opuszczania na wodę mniejszych statków i jachtów. Dźwig ten jest pływający, dzięki czemu z łatwością może być przetransportowany do dowolnego miejsca w porcie.

Wszystkie dźwigi w porcie gdyńskim posiadają napęd elektryczny. Energja elektryczna dla dźwigów pochodzi z Pomorskiej Elektrowni Krajowej „Gródek". Dla ilustracji podajemy, że w r. budż. 1933/34 na potrzeby portu zakupiono energji elektrycznej 8 i pół miljona KWh, z czego większość zużyto na poruszanie urządzeń przeładunkowych.

Na specjalną uwagę zasługuje fakt, że wszystkie nowobudujące się dźwigi są konstruowane w kraju z surowca krajowego, projektowane przez polskich inżynierów. Chlubą Gdyni jest urządzenie taśmowe do przeładunku węgla, niezwykle wydajne, konstrukcji polskiego inżyniera. Podobnych urządzeń zagranicą jest zaledwie kilka.

Nie wszystkie jednak towary korzystają z dźwigów portowych. Drzewo np. i ryż są przeładowywane zapomocą dźwigów okrętowych.

Wyposażenie portu w urządzenia przeładunkowe postępuje w miarę budowy nabrzeży i magazynów według specjalnego planu. Mimo dużego wysiłku i mimo posiadania tak wielkiej liczby urządzeń przeładunkowych, jak 61, nie pokrywają one całkowitego zapotrzebowania. Chociaż nie było dotąd jeszcze zahamowania przy przeładunku towarów, jednakowoż stwierdzić należy, że dźwigi pracują ponad normę, nieraz bywają czynne przez 24 godziny na dobę. Dowodzi to konieczności budowy dalszych dźwigów.

Niezawsze towar może być przeładowany bezpośrednio z wagonu na statek lub odwrotnie. Niekiedy towar celowo przez pewien czas przetrzymywany jest w Gdyni, czy to w celu zebrania większej ilości towaru dla załadowania statku do maksimum jego nośności, czy też ze względów konjunkturalnych. W tych wypadkach zachodzi potrzeba składowania towarów w porcie na pewien okres czasu. Również towary tranzytowe, które przez port gdyński tylko przechodzą, nie dostając się do kraju, muszą być w Gdyni zamagazynowane.

Z powyższych względów powstała potrzeba budowy magazynów. Budowę magazynów w porcie rozpoczął Urząd Morski, który jest właścicielem magazynów, dzierżawiąc je różnym firmom. W poważnym stopniu wystąpiła również inicjatywa prywatna; szereg magazynów zbudowały firmy we własnym zarządzie. Ogółem od początku budowy portu powstało w Gdyni na terenie portu 35 magazynów, których powierzchnia użytkowa wynosi ogółem 181 tysięcy m^2. Magazyny te posiadają nowoczesne urządzenia, jakie są wymagane przy składowaniu różnego rodzaju towarów.

Tabl. 2 — magazyny portowe
Stan na 1 stycznia 1927—1935

Wyszczególnienie	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935
Liczba magazynów .	1	2	8	13	17	21	31	31	35
Powierzchnia użytkowa w 1 000 m².	4	5	23	43	71	103	152	152	181

Do specjalnych urządzeń magazynowych portu gdyńskiego należy chłodnia i składy portowe. Chłodnia ta, co do swej wielkości, jest największą chłodnią portową w Europie. Ogólna jej powierzchnia użytkowa wynosi 16 tysięcy m², pojemność wyraża się liczbą 1200 wagonów jednocześnie. Chłodnia portowa obsługuje import, a przedewszystkiem eksport towarów, wymagających określonej niskiej temperatury, jak masło, jaja, drób bity, bekony, mięso mrożone i t. p.

Drugim urządzeniem chłodniczem jest Hala i Chłodnia Rybna, przeznaczona do przechowywania ryb w różnych temperaturach. Ogólna powierzchnia magazynu Hali i Chłodni Rybnej, łącznie z powierzchnią składu śledziowego Morskiego Urzędu Rybackiego, wynosi około 3 i pół tysiąca m².

Wspomnieć należy, że melasa cukrowa i płynne materjały palne mają swoje zbiorniki.

Materjały o charakterze masowym, jak węgiel, koks, rudy, żelastwo, nie potrzebują magazynowania. Przeładunek lub przechowanie ich odbywa się na otwartem powietrzu.

Eksport drzewa wytworzył konieczność budowy specjalnego portu drzewnego w północno-zachodniej części basenów portowych.

W stosunku do dzisiejszych obrotów towarowych portu gdyńskiego istniejący stan magazynów jest dostateczny. Jednakowoż były momenty w r. 1933, kiedy w magazynach miejsca zabrakło. Dzięki wybudowaniu kilku wielkich magazynów w porcie w r. 1934 sytuacja podobna została naprawiona. Jednakowoż w miarę dalszego rozwoju obrotów towarowych portu gdyńskiego liczyć się należy z koniecznością powstania dalszych magazynów. Część ich jest na ukończeniu, część w projektach.

Inne budowy i inwestycje

Do innych budowli na terenie portu zaliczyć należy Dworzec Morski, gmach Urzędu Morskiego, Kapitanat Portu, budynek Urzędu Celnego, szereg domów mieszkalnych.

Dworzec Morski przedstawia się niezwykle okazale. Hall jego, o wysokości trzech kondygnacyj, jakoteż specjalne pomieszczenia dworcowe, sala rewizji celnej, kasa biletowa, urząd pocztowy i t. d. przeznaczone są do dyspozycji pasażerów, którzy bezpośrednio ze statku mogą wsiąść do podstawionych pod dworzec wagonów. Głębokość basenu przy dworcu sięga 12 m, dając możność w ten sposób przybijania do nabrzeża okrętom oceanicznym.

Poza tem należy podkreślić takie inwestycje, jak straż pożarna, pogotowie ratunkowe i t. p. dbające o bezpieczeństwo portu.

Na specjalną uwagę zasługuje stacja sygnałów radjowych, świetlnych i dźwiękowych, dająca możność orjentowania się statkom co do ich położenia względem Gdyni zarówno w dzień, jak i w nocy. Urządzenia sygnałowe na wypadek mgły zabezpieczają statki przed awarjami przy wejściu do portu.

Jak już była mowa wyżej, port gdyński korzysta z energji elektrycznej Pomorskiej Krajowej Elektrowni „Gródek". Transformatory elektryczne należy również zaliczyć do inwestycyj portowych.

Opisując budowę portu i jego urządzeń wymieniliśmy najważniejsze. Poza niemi istnieje cała masa inwestycyj drobniejszych, jednak niemniej ważnych w życiu portu, jak woda, kanalizacja, oświetlenie, zadrzewienie dróg publicznych i t. p.

Dalsza budowa portu

Port w Gdyni nie jest ukończony. Plan portu umieszczony jako wykres II przedstawia nam, w jakiej części port jest dziś całkowicie ukończony.

W stadjum budowy znajduje się dzisiaj najbardziej południowe molo t. zw. pasażerskie. Obramowanie mola jest już ukończone, pozostaje do wykończenia zasypanie mola ziemią, wzniesienie nań nabrzeży kamiennych oraz zabrukowanie. Również na ukończeniu jest basen dla jachtów przytykający do mola pasażerskiego.

W zachodniej części portu w budowie są mola na zachód od basenu ministra Kwiatkowskiego, jakoteż bagrowane są przylegające doń baseny.

W budowie znajduje się również port drzewny, położony w północno-zachodniej części kanału portowego.

Na ukończeniu również są falochrony, broniące baseny południowy i Prezydenta przed falami morza. W sferze projektów znajduje się budowa kanału portowego, idącego w kierunku zachodnio-północno-zachodnim, na którym osiądzie wielki przemysł wytwórczy i przetwórczy.

Połączenie Gdyni z zapleczem

Pozostawione przez Niemców drogi na terenie Pomorza mają zasadniczy kierunek wschód-zachód. Jedynem połączeniem kolejowem Gdyni z zapleczem była linja na Gdańsk—Tczew—Laskowice. Oczywista rzecz, że linja ta nie mogła, bo nie była przygotowana, obsłużyć obrotu towarowego dwóch portów. Poza tem transport głównego artykułu eksportowego — węgla — odbywał się w nader skomplikowanych warunkach, przechodząc nawet w początkowym okresie pracy portu gdyńskiego przez teren Rzeszy Niemieckiej. Powstała paląca konieczność połączenia bezpośrednio Gdyni z Górnym Śląskiem, z ominięciem terenów nietylko Rzeszy Niemieckiej, lecz także i Wolnego Miasta Gdańska.

Wybudowana została magistrala kolejowa Górny Śląsk—Gdynia, która w r. 1933 została oddana do użytku na całej swojej długości. Jest to inwestycja bardzo poważna, zbliżająca Śląsk do morza.

Nie obeszło się jednak bez pewnego rodzaju błędu. Linja śląska wprowadzona została do Gdyni w niewłaściwem miejscu. Wchodzi ona do Gdyni od strony W. Kacka i przechodzi przez miasto. Wytwarza się absurdalna sytuacja, że 7 miljonów ton towaru przewożone jest przez sam środek miasta, osłaniając go dymem i kurzem, wprowadzając niepotrzebny hałas, nie mówiąc już o zagadnieniach natury estetycznej.

Nie to jest jednak głównym błędem magistrali śląskiej. Linja ta wchodzi do Gdyni po takim spadku, że pociągi nie mogąc bezpośrednio wjechać do portu, muszą odjeżdżać nieco dalej do Chylonji, by później cofać się kilka kilometrów do portu. Powstaje w ten sposób szeroka harfa torów, niepotrzebnie zajmująca drogocenne miejsce w porcie.

Na specjalnych konferencjach międzyministerjalnych ustalono konieczność przeprowadzenia magistrali poza wzgórzami, na zachód od Gdyni położonemi, w ten sposób, ażeby pociągi towarowe przychodziły do Gdyni od strony północno-zachodniej, t. zn. do Chylonji. Realizacja tego projektu wymaga jednak miljonów złotych.

Połączenia szosowe Gdyni z zapleczem, jakoteż arterje tranzytowe przez Gdynię są w stanie niedostatecznym. W Gdyni powstało specjalne Biuro Planu Regjonu Morskiego, które, między innemi, opracowuje schemat połączeń drogowych Gdyni z regjonem i zapleczem.

Znacznie lepiej przedstawia się kwestja połączenia Gdyni z Warszawą i dalej zapomocą samolotów. Do listopada 1934 r. samoloty kursowały między Warszawą a Gdańskiem. Na lotnisko we Wrzeszczu należało z Gdyni dojeżdżać. Od kwietnia zostanie uruchomiona komunikacja lotnicza na linji Warszawa-Gdynia. Port lotniczy w Rumji koło Gdyni jest już przystosowany do obsłużenia tej linji.

PRACA PORTU, RUCH I ŻYCIE GOSPODARCZE

Praca portu

Kolosalny rozwój obrotów towarowych przez Gdynię jest potwierdzeniem, że port ten w organizmie gospodarczym Polski jest niezbędny. Trudno sobie dziś wyobrazić życie gospodarcze Polski we wszystkich jego przejawach bez Gdyni. Sam Gdańsk, przez który przechodzi dzisiaj w obie strony przeszło 5 i pół miljonów ton towarów rocznie, nie byłby w stanie przyjąć na swe barki jeszcze 7 miljonów ton towarów, obsługiwanych przez Gdynię. Gdynia jest, jakby płucami Polski w Jej stosunkach gospodarczych z zagranicą.

Najlepiej zilustruje rozwój obrotów przez port gdyński tablica 3 i wykres IV.

Tablica 3 — obroty towarowe portu gdyńskiego

W tonach 1924—1934

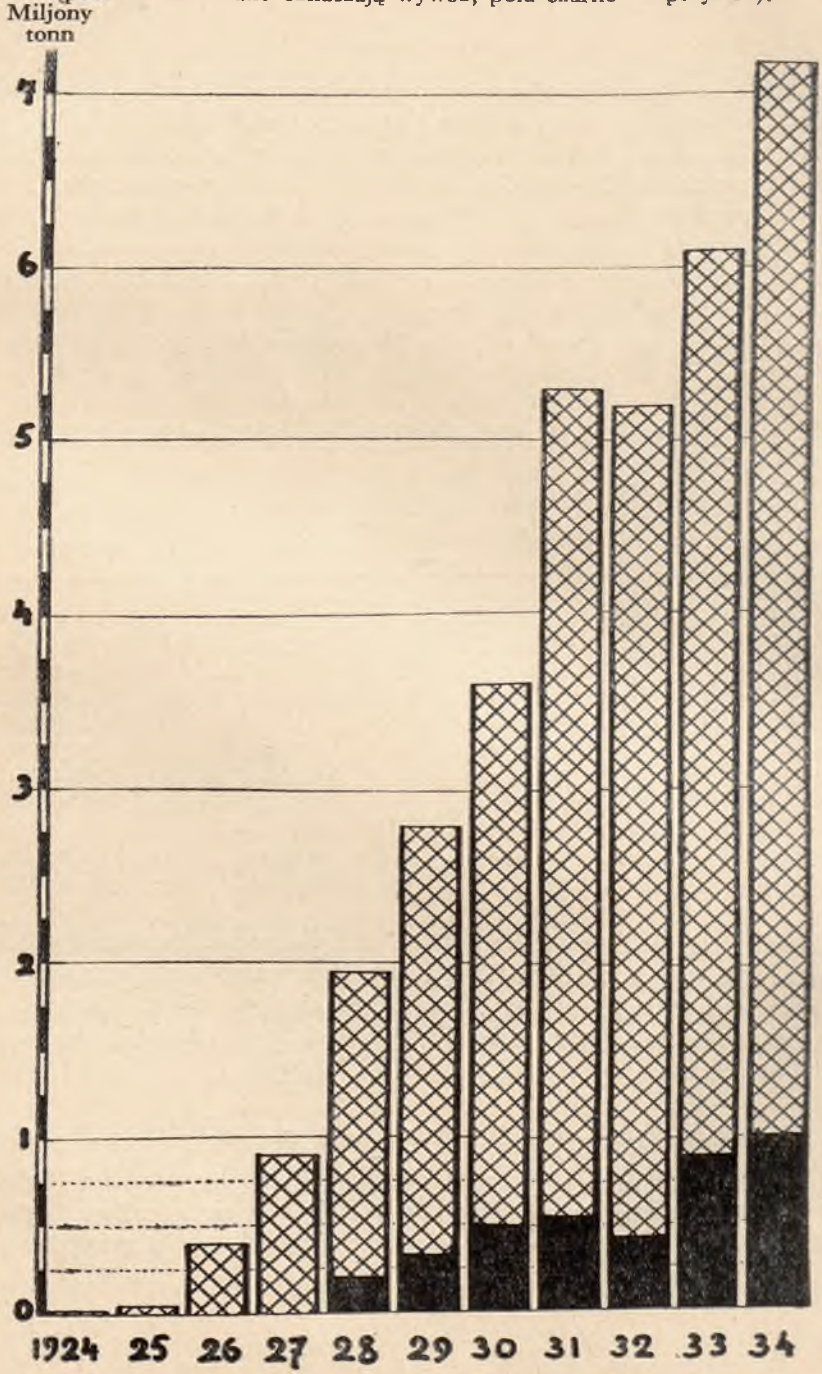
Rok	Ogółem	Przywóz	Wywóz
1924	10 167	981	9 186
1925	55 571	1 646	53 925
1926	404 561	310	404 251
1927	898 094	6 411	891 683
1928	1 957 769	192 711	1 765 058
1929	2 822 502	329 644	2 492 858
1930	3 625 748	504 117	3 121 631
1931	5 300 114	558 549	4 741 565
1932	5 194 288	432 888	4 761 400
1933	6 105 866	870 704	5 235 162
1934	7 191 912	991 545	6 200 367

Z roku na rok i prawie z miesiąca na miesiąc obrót towarowy Gdyni wzrasta. Mimo panującego kryzysu, mimo wciąż malejącego handlu zagranicznego Polski, w Gdyni widzimy ciągły wzrost. Gdynia jest jakby oazą nietylko w organizmie gospodarczym Polski, lecz i wśród wszystkich nieomal portów Bałtyku i Europy.

Udział Gdyni w handlu zagranicznym Polski

Liczby względne, dotyczące obrotu towarowego przez Gdynię, poza swoją imponującą wielkością, nie dają właściwie całkowitego pojęcia o Gdyni, jako porcie i o stosunku jego do życia gospodarczego

Wykres IV — obroty towarowe portu gdyńskiego
(pola zakratkowane oznaczają wywóz, pola czarne — przywóz).



Polski. Wspomnieliśmy już o potężnej roli, jaką Gdynia odgrywa w całokształcie układu sił Rzeczypospolitej. Na podstawie obrotów portowych, porównywując je do ogólnego obrotu zagranicznego Polski, stwierdzić możemy, że przeszło trzecia część obrotu towarowego Polski przechodzi przez Gdynię. W ostatnim roku przez Gdynię przeszło 39% towarów, jeżeli chodzi o wagę i 37%, jeżeli chodzi o ich wartość.

Dokładny obraz stosunku obrotów przez Gdynię do obrotów towarowych Polski wogóle, dają nam tablice 4 i 5, obejmujące okres od 1927 do 1934 roku.

Tabl. 4 — udział Gdyni w handlu zagranicznym Polski

1927—1934

Wyszczególnienie	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934
				Wywóz				
Waga w 1 000 ton								
Ogółem Polska	20 356	20 424	21 037	18 922	18 703	13 504	12 986	14 559
W tem przez Gdynię . .	889	1 593	2 402	2 932	4 573	4 547	4 988	5 948
%%	4,37	7,80	11,42	15,50	24,45	33,67	38,41	40,85
Wartość w miljon. zł								
Ogółem Polska	2 515	2 508	2 813	2 433	1 879	1 084	960	976
W tem przez Gdynię . .	.	45	71	147	283	217	239	270
%%	.	1,79	2,52	6,04	15,06	20,01	24,91	27,66
				Przywóz				
Waga w 1 000 ton								
Ogółem Polska	4 903	5 165	5 088	3571	2 931	1 787	2 356	2 555
W tem przez Gdynię . .	7	115	218	343	507	347	699	776
%%	0,14	2,23	4,28	9,59	17,30	19,42	29,66	30,37
Wartość w miljon. zł								
Ogółem Polska	2 892	3 362	3 111	2 246	1 468	862	827	799
W tem przez Gdynię . .	.	34	63	84	106	133	297	385
%%	.	1,01	2,06	3,74	7,24	15,48	35,93	48,22

Uwaga: Różnice w liczbach, dotyczących przywozu i wywozu przez Gdynię w porównaniu z tabl. 3 pochodzą wskutek tego, że tabl. 3 obejmuje cały obrót portu gdyńskiego, podczas gdy tabl. 4 tylko handel zagraniczny Polski.

Tabl. 5 — udział Gdyni w handlu zagranicznym Polski

w %% 1928—1934

Lata	Waga			Wartość		
	Ogółem	Wywóz	Przywóz	Ogółem	Wywóz	Przywóz
1928	6,7	7,8	2,2	1,3	1,8	1,0
1929	10,0	11,4	4,3	2,3	2,5	2,1
1930	14,6	15,5	9,6	4,9	6,0	3,7
1931	23,5	24,5	17,3	11,7	15,1	7,2
1932	32,0	33,7	19,4	18,0	20,0	15,5
1933	37,1	38,4	29,7	30,0	24,9	35,9
1934	39,3	40,9	30,4	36,9	27,7	48,2

Z tablicy 5 widzimy, że z każdym rokiem Gdynia nabiera coraz potężniejszego znaczenia w życiu gospodarczym Polski.

Gdynia pierwszym portem na Bałtyku

Wysiłek Państwa i całego Narodu, włożony w budowę niezależnego portu polskiego Gdyni nie poszedł na marne. Gdynia, jako jeden z instrumentów życia gospodarczego, zaważyła nietylko w tak znakomity sposób w gospodarce Państwa, lecz również wysunęła się na pierwsze miejsce wśród portów na Bałtyku oraz sięgnęła po zaszczytną rolę konkurowania z innemi staremi, mającemi wyrobioną tradycję i markę portami Europy.

Tabl. 6 — obroty towarowe kilku większych portów

W tysiącach ton 1933

Port	Obrót	Port	Obrót
Rotterdam	21 602	Brema	5 188
Hamburg	19 580	Gdańsk	5 153
Antwerpja	17 345	Szczecin	4 530
Rouen	8 409	Le Havre	4 434
Marsylja	8 222	Bordeaux	4 106
Kopenhaga	5 374	Triest	3 019

Obrót Gdyni wynosił 6 105 tys. ton

Z przytoczonej tablicy 6, ilustrującej obroty towarowe kilku portów w r. 1933, znajdujemy Gdynię przed Kopenhagą, Bremą, Gdańskiem, Szczecinem, Hawrem, Bordeaux, Tryjestem, pozostaje jednak wtyle za Rouen i Marsylją, a znacznie wtyle za Hamburgiem, Antwerpją, Rotterdamem.

Porty ujęte w tablicy 6 są wzięte przykładowo. Oczywiście istnieje szereg portów, bijących Gdynię swojemi obrotami w dość znacznym stopniu, ale również nie uwzględniono znacznie liczniejszej grupy portów, nad któremi Gdynia góruje.

Handel zamorski, jego struktura i kierunki

Niezmiernie ważną rzeczą jest wzrost obrotów towarowych w porcie, świadczący o jego żywotności. Niemniej interesującą jest struktura obrotu gospodarczego przez Gdynię. Warto się zastanowić, jakie towary przechodzą przez Gdynię w obu kierunkach. Zestawienia tablic 7 i 8 (patrz str. 20 i 23) dają nam obraz rozwoju przywozu i wywozu poszczególnych towarów przez Gdynię w ciągu ostatnich lat pięciu.

Głównym artykułem przywozowym przez Gdynię, stanowiącym 32% ogólnego przywozu jest złom żelazny i żeliwny, używany przez huty przy wytapianiu rud. Przez Gdynię przechodzi prawie cały złom dla hutnictwa polskiego (w roku 1933—97%) prócz tego złom stał się artykułem tranzytowym dla Czechosłowacji, Węgier i innych krajów.

Dla tychże hut przez Gdynię przechodzą rudy, stanowią one jednak zaledwie 3% ogólnego przywozu przez Gdynię.

Obok wzrostu przywozu złomu i rud należy również zanotować wzrost przywozu miedzi.

Następnym po złomie artykułem są surowce do produkcji nawozów sztucznych, jako też i nawozy sztuczne: piryty, fosforyty i żużle Thomasa. Import tych nawozów stanowi łącznie 18% importu przez Gdynię. W ostatnim roku przez Gdynię przeszły pierwsze transporty soli potasowej w ilości przeszło 12 tys. ton.

Do najcenniejszych artykułów importu gdyńskiego należy bawełna. Przywóz bawełny wzrasta i w roku 1934 wyniósł 83 tys. ton, co stanowi 8,4% ogólnego przywozu przez Gdynię. Zdobycie bawełny dla Gdyni jest wynikiem poważnych wysiłków ze strony sfer rządowych i gospodarczych, jako też zarządu portu gdyńskiego, który w tym celu wybudował olbrzymie magazyny na terenie strefy wolnocłowej. Magazyny te pozostają pod zarządem Banku Gospodarstwa Krajowego, noszą charakter publicznych domów składowych. Dawniej cały transport bawełny dla polskiego przemysłu szedł przez niemiecki port Bremę, dziś

Tabl. 7 — przywóz towarów przez Gdynię

W tonach 1930—1934

Towary	1930	1931	1932	1933	1934
Ogółem	**504 117**	**558 549**	**432 888**	**870 704**	**991 545**
Ryż surowy	46 864	75 286	44 755	53 798	44 966
Owoce świeże	614	238	18 901	25 524	24 993
Owoce suszone	1 864	3 703	3 703	5 366	6 384
Kawa, kakao, herbata	—	308	6 946	15 837	10 049
Tytoń	982	4 495	5 231	4 944	5 893
Śledzie	—	1 503	8 289	20 635	22 104
Fosforyty	13 835	13 076	17 402	32 564	59 473
Żużle Thomasa	85 315	71 205	46 416	44 997	40 909
Tłuszcze zwierzęce surowe	3 760	419	1 197	12 292	12 479
Skóry	104	249	8 641	16 638	30 782
Nasiona oleiste	—	2 053	19 368	46 606	81 799
Żywica	—	173	487	4 603	5 005
Kauczuk	—	148	2 323	3 755	7 976
Garbniki	196	244	2 691	10 406	12 137
Sól potasowa	—	—	—	—	12 214
Rudy żelazne	41 230	21 742	30 858	32 334	26 951
Piryty	10 973	—	27 529	43 026	67 037
Złom (żelastwo)	272 479	341 901	123 907	320 809	314 093
Miedź	—	763	1 835	6 975	9 317
Szmaty	—	—	258	3 258	6 623
Celuloza	—	470	2 434	7 057	6 707
Papier, tektura	—	1 314	6 636	8 211	9 741
Bawełna	564	6 063	26 839	77 733	82 887
Juta	—	—	4 654	11 768	11 765
Wełna	—	—	5 083	15 370	18 917
Pozostałe towary	25 337	13 196	16 505	46 198	60 344

cała bawełna, idąca na przeróbkę do fabryk polskich, korzysta z portu gdyńskiego. Ponadto Gdynia zdobyła tranzyt bawełny dla Czechosłowacji, Austrji, Szwecji, Estonji i innych państw. Obok bawełny przywozimy przez Gdynię wełnę i jutę, ilością swą jednak artykuły te nie dorównywują bawełnie.

Z powstaniem w Gdyni, w roku 1932 Zakładów Przemysłu Tłuszczowego i Olejarskiego „Union" S. A. wzrasta gwałtownie import nasion oleistych, będących surowcem, przetworem którego zajmuje się olejarnia. Wzrost importu nasion oleistych ilustrują liczby: w 1931 r. — 2 tys. ton, 1932 r. — 19 tys. ton, 1933 r. — 47 tys. ton i 1934 — 82 tys. ton. Przywóz nasion oleistych przez Gdynię stanowi 8,2% ogólnego przywozu towarów przez Gdynię.

Ryż surowy, który jeszcze w roku 1931 był drugim po złomie artykułem importowym, wskutek pogorszenia się konjunktury na zbyt ryżu wyłuszczonego, zajmuje dziś dalsze miejsce, jednak dość poważne, wyrażające się w roku 1934 liczbą 4,5% ogólnego przywozu towarów zagranicznych przez Gdynię. Utworzenie Centrali Przemysłu i Handlu Ryżowego w Gdyni ma poważne znaczenie dla gospodarki narodowej Polski. Do Gdyni ryż przybywa bezpośrednio okrętami z Indyj. W Łuszczarni Ryżu ziarna zostają wyłuszczone i oszlifowane. Produkt wytwórczości, jak ryż polerowany i glazurowany, mąka ryżowa, grysik, puder oraz mąka ryżowa dla bydła, jest przedmiotem nietylko konsumcji wewnętrznej, lecz także produktem eksportowym do krajów sąsiednich, a nawet i odległych państw.

Bardzo znacznie rozwinął się przywóz skór przez Gdynię. W ostatnich trzech latach przywóz tego towaru wzrasta z roku na rok o 100%. Gdy w roku 1931 przywóz skór wynosił zaledwie 0,2 tys. ton, w roku 1932 przywóz wzrasta do 9 tys. ton, w roku 1933 do 17 tys. ton, a w roku 1934 do 31 tys. ton. Przywóz skór stanowi 3,1% ogólnego przywozu przez Gdynię. Równolegle z przywozem skór wzrasta przywóz garbników. Na konferencji w Londynie Gdynia została uznana jako punkt arbitrażowy dla skór. Stało się to dzięki usilnym staraniom polskich przemysłowców garbarskich.

Inne artykuły również wykazują wzrost przywozu przez Gdynię, wśród nich wybijają się na czoło owoce i śledzie. Jest rzeczą niezmiernie ważną zdobycie dla Gdyni nietylko całkowitego nieomal importu owoców dla Polski, lecz również zdobycie tranzytu tych owoców dla krajów sąsiednich. W Gdyni powstał specjalny przemysł owocowy w postaci suszarni śliwek, oraz dojrzewalni bananów. Dzięki specjalnym urządzeniom, jako też możliwości korzystania z dogodnych magazynów i chłodni portowej, Gdynia stała się jakby centrum handlu owocowego dla Polski i bezpośrednio z nią sąsiadujących krajów.

Niewątpliwie istotną rolę w pracy portu gdyńskiego odgrywa wzrost importu towarów zagranicznych, znacznie istotniejszą rzeczą jest zdobycie przez Gdynię szeregu towarów, które poprzednio do Polski były importowane przez porty obce, a następnie tranzytem kolejowym dochodziły do naszych granic lądowych. Wyrwanie obrotu towarowego obcym portom ma z jednej strony znaczenie natury materjalnej, gdyż mniej płacimy zagranicy za usługi transportowe, z drugiej strony — niezależności gospodarczej, gdyż w ten sposób utrzymujemy bezpośredni kontakt z producentami towarów, które sprowadzamy.

Wzrost towarów wysokocennych ma dla Gdyni tego rodzaju znaczenie, że przy ich przeładunku port zarabia więcej, zarabiają też więcej

statki, transportujące towar. Wartość towarów, przechodzących przez Gdynię zmierzyć możemy miarą przeciętnej wartości jednej tony. Miara ta, aczkolwiek teorytyczna, daje dość wyraźne pojęcie o rozwoju przywozu towarów wysokocennych. Oto zestawienie wartości przeciętnej jednej tony towarów importowanych w złotych za poszczególne lata.

1928	296	1931	209
1929	294	1932	385
1930	245	1933	425
		1934	496

Po tej krótkiej analizie głównych towarów importu polskiego przez Gdynię przejdźmy do omówienia towarów wywożonych, listę których podaje tablica 8.

Przeciętna wartość jednej tony w wywozie jest znacznie mniejsza niż w przywozie, gdyż większość polskiego wywozu stanowi produkt masowy, jakim jest węgiel. Przeciętna wartość jednej tony dla wywozu w poszczególnych latach w złotych przedstawia się następująco:

1928	28	1931	62
1929	29	1932	48
1930	50	1933	48
		1934	45

Głównym artykułem wywozu przez Gdynię jest węgiel. Węgiel w roku 1934 stanowił 86% ogólnego eksportu przez Gdynię, gdy w roku 1933 — 88%, w 1932 — 91%, w 1931 — 92%, a w roku 1930 — 95% (bez koksu). Zmniejszenie udziału węgla w ogólnym wywozie przez Gdynię (przy jednoczesnem zwiększeniu eksportu tego towaru) świadczy o wzroście wywozu innych towarów przez Gdynię.

Poza węglem eksportowym wzrasta sprzedaż węgla bunkrowego i koksu. Artykuły te zajmują po węglu eksportowym drugie i trzecie miejsce. Szczególnie ważnym jest przybycie do Gdyni koksu, eksport którego skoczył z 15 tys. ton w roku 1932 do 57 tys. ton w roku 1933 i do 194 tys. ton w roku 1934.

Po węglu, trzech wyżej wymienionych rodzajów, na czoło naszego eksportu przez Gdynię wysuwa się drzewo w postaci desek i łat, bali i słupów, wyrobów z drzewa, dykt i fornierów.

Niestety drzewo tarte, a więc deski i łaty, których w roku 1933 przeszło przez Gdynię w ilości 239 tys. ton, wobec 47 tys. ton w roku poprzednim, w roku 1934 zmalało w swoim eksporcie do 193 tys. ton. Powodem zmniejszonego eksportu drzewa jest nieprzychylna konjunk-

Tabl. 8 — wywóz towarów przez Gdynię

W tonach 1930—1934

Towary	1930	1931	1932	1933	1934
Ogółem	3 121 631	4 741 565	4 761 400	5 235 162	6 200 367
Żyto	8 259	18 680	—	—	1 111
Ryż	3 594	21 171	5 650	2 680	2 261
Mąka ryżowa	9 309	6 487	5 096	6 680	6 548
Ziemniaki	—	15 572	6 733	1 163	2 434
Cukier	89 766	115 529	88 309	93 871	101 282
Bekony	11 196	51 821	51 878	38 265	23 942
Wędliny	1 058	7 608	8 579	4 490	2 802
Masło	1 469	1 723	—	—	2 720
Jaja	484	5 601	6 960	12 442	16 460
Makuchy	1 023	1 906	5 079	17 176	23 809
Melasa	—	1 100	7 400	—	8 730
Deski i łaty	2 058	11 745	47 133	238 801	193 099
Bale i słupy	—	15 075	40 886	12 399	4 698
Wyroby z drzewa	—	—	146	1 169	5 120
Dykty	—	66	22	3 073	6 596
Węgiel eksportowy	2 808 829	4 167 048	4 199 893	4 427 274	5 160 169
Węgiel bunkrowy	145 552	206 047	152 266	180 867	208 692
Koks	8 872	10 421	14 934	57 284	194 117
Nawozy azotowe	3 086	8 908	47 870	23 804	21 659
Sól potasowa	1 986	32 791	7 303	7 908	5 276
Soda	—	—	—	—	8 106
Szyny kolejowe	52	10 290	18 122	26 012	47 721
Metale różne	—	—	—	—	18 186
Rury żeliwne	—	—	630	1 737	7 471
Wyroby żel. i stalowe	1 180	966	2 407	1 333	25 833
Cynk	132	15 142	10 943	10 929	9 393
Blacha cynkowa	—	352	74	1 355	4 223
Ruda manganowa	—	—	—	—	4 798
Celuloza	144	105	7 613	3 543	6 720
Papier, tektura	—	—	5 903	8 615	14 103
Tkaniny	—	—	1 404	2 419	5 435
Pozostałe towary	23 582	1 541	18 107	49 872	56 841

tura na rynkach jego zbytu. Wywóz bali i słupów w ciągu trzech lat, t. j. od roku 1932 do 1934 spadł dziesięciokrotnie (w roku 1934 — 5 ton).

Ważną natomiast jest rzeczą zwiększenie się eksportu wyrobów z drzewa, a więc mebli, jako też dykty i fornierów.

Ogółem drzewo we wszystkich postaciach stanowi 33% eksportu przez Gdynię, jeżeli z ogólnej sumy wyeliminuje się eksport węgla.

Następną kolejną pozycją naszego wywozu przez Gdynię jest cukier, eksport którego stanowi 16% ogólnego eksportu przez Gdynię (bez węgla).

Najwartościowszym ładunkiem są bekony, mięso i ptactwo bite. Niestety dzięki wytworzonej konjunkturze na rynku angielskim eksport tych produktów w ostatnich dwóch latach zmalał bardzo znacznie, przeszło o połowę w porównaniu z rokiem 1931 i 1932. Wzrósł natomiast wywóz masła i jaj ptactwa i to nawet dość poważnie. Ogółem wywóz bekonów, wędlin, ptactwa bitego, masła i jaj stanowi przeszło 7% ogólnego eksportu przez Gdynię (bez węgla). Jeżeli chodzi o wywóz produktów gotowych, to najwięcej wzrósł eksport szyn kolejowych, rur żeliwnych, wyrobów żelaznych i stalowych, blachy cynkowej i metali różnych. Wywóz szyn kolejowych wzrósł z 26 do 48 tys. ton w roku 1934, rur żeliwnych z 2 do 7 tys. ton, wyrobów żelaznych i stalowych z 1 do 26 tys. ton, blachy cynkowej z 1 do 4 tys. ton, metali różnych od 0 do 18 tys. ton. Zmalał natomiast wywóz cynku, jednak stosunkowo nieznacznie, zrekompensował się jednak całkowicie przez wzrost wywozu blachy cynkowej. Wszelkie metale i wyroby z metali zajmują w eksporcie przez Gdynię 16% (bez węgla).

Poza tem podkreślić należy dość duży wzrost wywozu celulozy, papieru i tektury, które zajmują jednak nieznaczne miejsce w ogólnym eksporcie przez Gdynię.

Jeżeli chodzi o zboża, to pozostały one prawie na poziomie roku poprzedniego.

Handel zagraniczny przez Gdynię interesuje nas również z punktu widzenia jego kierunków. Tablica 9 (patrz str. 26 i 27) przedstawia kierunki handlu zagranicznego przez Gdynię zarówno co do wartości jak i wagi przywożonych i wywożonych towarów.

Analizując tą tablicę widzimy, że pod względem ilości towarów, głównym importerem jest Europa. Towary przywiezione z krajów europejskich przez Gdynię stanowią 63% przywozu towarów przez Gdynię. Jednakowoż wartość przywiezionych towarów z Europy stanowi zaledwie 33% wartości towarów ogółem przywiezionych przez Gdynię. Głównymi importerami towarów przez Gdynię są państwa morskie a mianowicie: Anglja — 13% w stosunku wagowym i 12% w stosunku wartościowym, Belgja 13% — waga i 4% — wartość, Danja 7% — waga i 2% — wartość, Holandja 5% — waga i 4% — wartość, Niemcy 2% — waga i 1,5 — wartość, Norwegja 6% — waga i 1,3% — wartość,

Włochy 2% — waga i 3% — wartość, pozostałe państwa Europy poniżej 2% w stosunku wagowym każde.

Jeżeli weźmiemy stosunek procentowy przywozu z danego kraju przez Gdynię do przywozu z danego kraju do Polski ogółem, to znajdziemy bardzo pokaźny procent przywozu właśnie z krajów, będących naszemi sąsiadami przez morze. 100% towarów swoich przez Gdynię przywozi Irlandja, następnie Estonja — 91%, Belgja — 85%, Danja — 80%, Francja — 67%, Hiszpanja — 64%, Norwegja — 65%, Włochy — 61%, Szwecja, — 46%, Anglja — 41%, Holandja — 46%, Turcja — 34%, Portugalja — 39%. Pozostałe kraje — znacznie mniejszy procent.

Drugim zkolei importerem w stosunku wagowym, a pierwszym w stosunku wartościowym wśród kontynentów jest Ameryka. Waga towarów sprowadzanych z Ameryki przez Gdynię stanowi 20% ogólnej wagi towarów importu gdyńskiego. Co do wartości towary amerykańskie stanowią 43% wartości przywozu przez Gdynię. Przodują tu Stany Zjednoczone Ameryki Północnej, import z których przez Gdynię stanowi 15% w stosunku wagowym i 34%, t. j. więcej niż cała Europa, w stosunku wartościowym.

Jeżeli chodzi o stosunek procentowy przywozu towarów przez Gdynię do ogólnej ilości towarów importowanych z Ameryki to znajdujemy liczbę 79%. Stany Zjednoczone przewożą przez Gdynię 92 % swoich towarów do Polski.

Afryka w ogólnym przywozie pod względem wagonowym stanowi 6%, pod względem wartościowym 8%. Waga towarów przywiezionych z Afryki przez Gdynię stanowi 62% ogólnego importu afrykańskiego.

Przywóz przez Gdynię towarów z Azji stanowi 10% w stosunku wagowym i 9% w stosunku wartościowym przy porównaniu do ogólnego przywozu towarów przez Gdynię. Waga towarów importowanych z Azji stanowi 72% ogólnego importu towarów z Azji do Polski.

Wreszcie przywóz z Oceanji stanowi zaledwie 1% w stosunku do wagi i 8% w stosunku do wartości ogólnego przywozu przez Gdynię. Waga towarów importowanych z Oceanji stanowi 87% towarów sprowadzonych z Oceanji do Polski wogóle.

Tak się przedstawia pokrótce sytuacja kierunków przywozu przez Gdynię.

Kierunki wywozu przez Gdynię przedstawiają się całkiem odmiennie. Wywóz do Europy stanowi 93% ogólnego wywozu towarów przez Gdynię w odniesieniu do wagi oraz 90% w odniesieniu do wartości. Głównym importerem towarów polskich z kierunku Gdynia jest Szwecja, wywóz do której stanowi 34% ogólnego wywozu z Gdyni, oraz 12% jeżeli chodzi o wartość (węgiel). Następnie idzie Norwegja — 13%

Tabl. 9 — kierunki handlu zagra-

Kraje	Przywóz		Wywóz	
	1000 ton	miljony zł	1000 ton	miljony zł
Ogółem	**699,0**	**297,2**	**4 987,5**	**239,1**
Europa:	440,5	96,8	4 644,1	215,4
Anglja	88,7	35,5	249,2	110,9
Austrja	0,2	0,2	0,1	0,0
Belgja	92,5	11,6	210,4	7,6
Bułgarja	0,1	0,1	0,0	0,0
Czechosłowacja	0,1	0,0	0,1	0,0
Danja	49,8	6,7	378,9	7,3
Estonja	4,9	1,0	16,0	1,2
Finlandja	0,7	0,3	379,0	8,8
Francja	19,2	4,8	112,6	4,6
Grecja	0,8	0,5	77,8	1,3
Hiszpanja	12,5	1,4	18,3	3,8
Holandja	35,2	10,9	171,2	11,2
Irlandja	3,7	0,3	369,7	7,0
Islandja	0,9	0,3	26,0	0,5
Jugosławja	0,3	0,2	6,0	0,1
Litwa	0,2	0,0	—	—
Łotwa	0,0	0,0	73,3	1,1
Niemcy	20,9	4,4	16,6	4,2
Norwegja	42,9	4,2	632,3	11,8
Portugalja	2,8	0,6	0,1	0,0
Rumunja	0,0	0,0	0,0	0,1
Szwajcarja	0,1	0,2	22,8	0,8
Szwecja	34,3	3,8	1 690,7	28,9
Turcja	0,5	0,3	2,7	0,1
Węgry	0,0	0,0	0,0	0,0
Włochy	16,7	8,2	178,5	3,1
Rosja (Z. S. R. R.)	12,5	1,3	4,0	0,8
Inne kraje	—	—	7,8	0,2

nicznego przez Gdynię w r. 1933

Kraje	Przywóz		Wywóz	
	1000 ton	miljony zł	1000 ton	miljony zł
Azja:	72,8	26,8	7,6	3,8
Cejlon	0,4	1,6	0,0	0,0
Chiny	0,3	0,3	0,8	1,3
Indje Brytyjskie	58,2	19,0	0,2	0,5
Indje Holenderskie	6,4	3,5	0,0	0,0
Japonja	1,0	0,6	0,5	0,4
Palestyna	0,5	0,4	2,5	1,0
Persja	0,0	0,0	0,1	0,1
Sjam	5,8	1,3	—	—
Inne kraje	0,2	0,1	3,5	0,5
Afryka:	40,1	22,5	141,4	3,8
Afryka północna francuska .	7,6	0,2	118,3	2,3
Egipt	4,8	9,9	22,2	0,9
Kolonje Belgijskie	0,2	0,2	0,0	0,0
Związek Południowo-Afryk. .	1,6	2,3	0,6	0,5
Inne kraje	25,9	9,9	0,3	0,7
Ameryka	137,6	128,3	32,1	9,6
Argentyna	14,0	10,1	7,2	0,4
Brazylja	12,4	6,4	14,9	3,6
Kanada	0,0	0,0	0,4	0,0
Kolumbja	1,2	2,1	0,0	0,0
Meksyk	0,2	0,4	0,2	0,1
Paragwaj	0,8	0,3	0,0	0,0
Peru	1,0	2,1	0,0	0,0
Stany Zjedn. A. P.	104,9	101,6	9,4	5,3
Inne kraje	3,1	5,3	0,0	0,2
Oceanja:	8,0	22,8	0,3	0,2
Australja	7,2	21,3	0,3	0,2
Nowa Zelandja	0,8	1,5	—	—
Inne kraje	0,0	0,0	—	—
Zaopatrzenie statków morskich	—	—	153,9	3,0
Transporty dyspozycyjne . .	—	—	8,1	3,3

waga i 5% wartość, dalej Irlandja 7% waga, 3% wartość, Finlandja 8% waga i 4% wartość, Danja 8% waga, 3% wartość, Anglja 5% waga i 46% wartość (bekony, produkty spożywcze).

Jeżeli chodzi o zbadanie stosunku procentowego wywozu towarów przez Gdynię do wywozu towarów do danego kraju wogóle to znajdziemy następujące liczby w odniesieniu do wagi towarów: Grecja — 92%, Islandja — 90%, Irlandja — 84%, Finlandja — 83%, Turcja — 80%, Norwegja — 76%, Estonja — 70%, Łotwa — 62%, Szwecja — 69%, pozostałe kraje Europy poniżej 50%.

Pozostałe kontynenty zajmują znacznie mniejsze miejsce w eksporcie przez Gdynię, a mianowicie: Azja 0,15% waga i 1,6% wartość. Wywóz towarów do Azji przez Gdynię stanowi zaledwie 21% wywozu towarów do Azji wogóle. Afryka 3% waga i 2% wartość, jednak do Afryki przez Gdynię wywozimy 83% eksportu afrykańskiego. Ameryka 1% waga i 4% wartość. Eksport towarów do Ameryki przez Gdynię stanowi 24% ogólnego eksportu do Ameryki. Oceanja 0,01% waga i 0,08% wartość, jednak w odniesieniu do ogólnego wywozu do Australji, wywóz przez Gdynię wynosi 34%.

Dla nabrania pojęcia o całokształcie handlu zagranicznego Polski z zagranicą należałoby kierunki handlu zagranicznego Polski i przez Gdynię badać równocześnie ze strukturą przywozu i wywozu do poszczególnych krajów. Ze względu jednak na bardzo szeroki zakres tego zagadnienia i na to, że badanie podobne stanowiłoby dygresję od zasadniczego kierunku niniejszej pracy, przeprowadzać szczegółowej analizy nie będziemy, skierowując interesujących się do właściwych źródeł, a mianowicie do Roczników i Miesięczników Handlu Zagranicznego Rzeczypospolitej Polskiej, wydawanych przez Główny Urząd Statystyczny.

Ruch okrętowy w porcie

Równolegle z rozwojem obrotów towarowych portu gdyńskiego rozwija się ruch okrętowy w porcie gdyńskim.

Dnia 13 sierpnia 1923 r. zawinął do portu w Gdyni statek pod banderą francuską. Był to pierwszy statek, jaki zjawił się na redzie gdyńskiej. Dotąd z Gdyni było widać jedynie dymy i sylwetki statków, idących hen z za morza do Gdańska. Zjawienie się pierwszego statku w Gdyni było doniosłym faktem w historji portu.

W tymże roku 1923 weszło do Gdyni ogółem 3 statki o ogólnej pojemności 5 tysięcy netto ton regestrowych. Jakże niezmiernie znikoma jest liczba owych 3 statków w porównaniu do przeszło 4 i pół tysięcy, jakie weszły w r. 1934!

Wymowny obraz rozwoju ruchu statków w porcie gdyńskim daje nam tablica 10 oraz wykres V.

Tabl. 10 — ruch statków w porcie gdyńskim

Rok Miesiąc	Weszło		
	Liczba statków	Pojemność	
		Wszystkich statków w 1000 TRN	Przeciętna jednego statku TRN
1923	3	5	1 800
1924	29	41	1 397
1925	85	75	881
1926	314	210	668
1927	542	427	787
1928	1 108	985	889
1929	1 567	1 443	920
1930	2 238	2 030	907
1931	3 144	2 649	843
1932	3 610	2 832	784
1933	4 355	3 426	787
1934	4 592	4 142	902

Ostatnia kolumna tablicy 10 przedstawia przeciętny tonaż (T. R. N.) jednego statku. Tonaż ten nie przekracza tysiąca T. R. N., wobec czego zdawaćby się mogło, że do Gdyni wchodzą wyłącznie małe statki. Tymczasem tak nie jest. Często w porcie można widzieć statki o pojemności 8 tysięcy ton. Statki o pojemności 3—4 tysięcy ton są na porządku dziennym. Na ukształtowanie się tak niskiej liczby, wyrażającej tonaż przeciętny jednego statku, wpływa pokaźna ilość małych stateczków, szkunerów i kutrów, których tonaż nie przekracza często 200 T. R. N. Małe te statki, wszystkie bez wyjątku trampy, t. j. nie należące do żeglugi regularnej, odgrywają jednak poważną rolę w życiu portu gdyńskiego, gdyż zazwyczaj wchodzą lub wychodzą z pełnym ładunkiem.

Ważną rzeczą jest, żeby statki przychodzące i wychodzące miały pełny ładunek. Niestety w porcie gdyńskiem rzecz ta narazie nie może mieć miejsca ze względu na daleko idącą rozpiętość pomiędzy wywozem i przywozem towarów, powtarzającą się na odcinku wszystkich lat istnienia portu w Gdyni. Statki na wejściu z ładunkiem stanowią liczbę zbliżoną do 45 % ogólnej liczby statków przychodzących; wychodzi z ładunkiem 80 % statków. Z tego wniosek, że około 55 % statków

Wykres V — statki na wejściu do Gdyni



wchodzi do Gdyni próżnych po polski towar, wychodzi próżnych statków około 20%. Uregulowanie tego niepożądanego dla statków zjawiska w pewnej mierze może nastąpić przez powstanie dalszych linij regularnych łączących Gdynię z zagranicą.

Jakich narodowości statki biorą czynny udział w życiu gospodarczem naszego portu? Ułatwi nam to tablica 11 przedstawiająca procentowy udział bander w ogólnym ruchu portowym Gdyni w ciągu ostatnich lat 12.

Od r. 1926 na pierwsze miejsce wysuwa się bandera szwedzka i pozostaje na tym miejscu stale, przewyższając udział bander innych państw w bardzo znacznym stopniu. Ogółem można powiedzieć, że co czwarty statek w Gdyni za swój macierzysty port ma jeden z portów szwedzkich.

Na drugiem miejscu znajdujemy banderę niemiecką. Udział jej stanowi około ósmej części wśród bander wszystkich narodowości w porcie gdyńskim.

Bandera polska w jej macierzystym porcie zajmuje zaszczytne trzecie miejsce. W czterech latach poprzednich bandera polska zajmowała drugie miejsce, które jednak musiała ustąpić chociażby ze względu na to, że ruch statków w porcie gdyńskiem wzmógł się, gdy tymczasem

ogólna liczba statków, pływających pod polską banderą pozostała na poprzednim poziomie. Stąd wynika obniżenie się procentowego udziału bandery polskiej z 15 na 11 %.

Tabl. 11 — statki na wejściu według bander w %% 1923—1934

Wyszczególnienie	1923	1924	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934
Polska	18,5	4,7	2,5	0,8	13,8	10,2	9,9	17,8	18,3	19,1	15,2	11,4
Angielska	—	—	—	0,3	2,5	6,1	4,0	3,0	5,4	3,5	5,0	8,3
Duńska	7,4	3,2	3,9	8,3	14,1	10,3	13,2	9,4	8,1	11,8	10,9	10,3
Francuska	74,1	87,9	63,7	17,2	11,7	14,2	10,8	7,1	1,8	0,4	0,6	0,7
Finlandzka	—	—	—	—	—	—	0,8	0,1	0,8	1,9	3,0	4,0
Grecka	—	—	—	3,7	0,6	0,7	1,6	1,4	3,1	2,7	4,6	5,3
Łotewska	—	—	4,5	5,0	5,7	10,9	7,1	6,3	4,8	3,0	2,7	1,2
Niemiecka	—	3,2	5,6	9,7	11,3	14,9	12,6	13,2	14,2	11,3	15,0	12,2
Norweska	—	—	3,3	6,9	7,7	6,8	6,6	6,4	6,9	7,8	7,8	8,1
Stanów Zjedn.	—	—	—	—	—	—	5,3	7,1	4,5	4,5	5,2	6,0
Szwedzka	—	—	7,3	39,9	29,6	23,4	24,6	25,4	27,2	28,3	24,2	21,6
Inne	—	10,0	9,2	8,2	3,0	2,5	3,5	2,8	4,9	5,7	5,8	10,9

Bandery innych państw w r. 1934 ułożyły się według następującej kolejności: Danja, Anglja, Norwegja, Stany Zjednoczone, Grecja, Finlandja, Łotwa, Francja. Bandery wszystkich pozostałych państw, tutaj niewymienionych w swej łącznej sumie stanowią około 11 % w ogólnym ruchu statków w Gdyni.

Zasługuje na uwagę fakt, że ilość reprezentowanych bander w porcie gdyńskim wzrasta z roku na rok. Przybycie każdego nowego statku do Gdyni ma bezsprzecznie znaczenie dla najmłodszego na świecie portu, nietylko pod względem bezpośrednio gospodarczym, lecz także i pod względem reklamowym.

Licznie zawijające do Gdyni statki roznoszą po świecie dobre imię młodej Gdyni, jako portu o doskonałem dojściu, o sprawnej obsłudze, o najnowocześniejszych urządzeniach przeładunkowych i magazynowych.

Za banderami i kupcami idzie również w świat dobre imię polskich towarów. Niestety handel polskiemi towarami znajduje się w rękach przeważnie obcych.

Zagadnienie linij regularnych

Istnieją dwa typy żeglugi, obsługujących handel zamorski: linje regularne i trampy, czyli żegluga nieregularna.

Linje regularne odgrywają w życiu każdego portu potężne znaczenie, gdyż łączą ten port w określony sposób i w określonym czasie z innemi portami świata.

Dzięki staraniom i pracy polskich towarzystw okrętowych, jako też maklerów okrętowych w Gdyni, port gdyński posiada dzisiaj 39 linij regularnych, wykaz których daje nam tablica 12. Linje regularne łączą Gdynię ze 170 portami, rozsianemi na kuli ziemskiej. Przydział tych portów do poszczególnych kontynentów przedstawia się następująco: w Europie Gdynia jest połączona z 96 portami, z tego z 27 leżącemi na morzu Bałtyckiem. W Ameryce Północnej jest 12 portów, z któremi Gdynia koresponduje za pomocą linij regularnych. W Ameryce Południowej takich portów jest 6, w Azji 22, w Afryce 30, w Australji 4. Liczba tych portów, jako też liczba linij regularnych Gdyni jest mała w porównaniu do innych portów niemieckich, chociażby Szczecina, jednak uruchomienie tych linij z takim wysiłkiem przedstawia dla Gdyni zdobycz pierwszorzędnego znaczenia.

Tabl. 12 — wykaz okrętowych linij regularnych, łączących Gdynię z innemi portami

L. p.	Do portów	Ilość zawinięć w okresie miesięczn.	Armator	Makler
1	Gdynia—Gdańsk—Tallinn — Helsingfors — Wiborg	4 razy	Żegluga Polska Finska Angfartygs	Żegluga Polska
2	Gdynia—Gdańsk—Kłajpeda—Stockholm—Kalmar—Karlskrona .	4 ,,	Sjöfartslinien Sverige-Polen	Bergenske Blt. Transp.
3	Gdynia—Gdańsk—Göteborg—Stavanger—Bergen—Trondheim	2 ,,	Bergenske Stavangerske Osterjölinien	Bergenske Blt. Transp.
4	Gdynia—Gdańsk—Oslo-Moss—Kambo—Drammen	2 ,,	Fred Olsen & Co.	Bergenske Blt. Transp.
5	Gdynia—Hamburg . .	3 ,,	Bat'a Sp.	Rummel & Burton
6	Gdynia—Gdańsk—Hamburg	4 ,,	Ernst Russ Sartori Berger	Żegluga Polska S. A.
7	Gdynia—Gdańsk Hamburg	4 ,,	Johannes Ick Mathies Reederei	Ferdynand Prowe
8	Gdynia—Gdańsk—Bremen—Ryga . . .	4 ,,	Neptun Linie	,, ,,

L. p.	Do portów	Ilość zawinięć w okresie miesięczn.	Armator	Makler
9	Gdynia—Gdańsk—Kopenhaga	4 razy	Det Forenede Dampskibs Selskabet Kopenhaga	F. G. Reinhold
9a	Porty Włoskie—Gdynia — Kopenhaga . . .	2 ,,	,,	,,
10	Gdynia—Gdańsk—Kopenhaga—porty francuskie	3 ,,	,,	,,
11	Gdynia—Gdańsk—Kopenhaga—Amsterdam	4 ,,	K. Nederlandsche	,,
12	Gdynia—Gdańsk—Rotterdam—Antwerpja .	8 ,,	Norddeutscher Lloyd, Roland Linie, Neptun Linie	Ferdynand Prowe
13	Gdynia—Gdańsk—Antwerpja—Rotterdam .	4 ,,	Żegluga Polska S. A.	Żegluga Polska S. A.
14	Gdynia—Gdańsk—Hamburg	4 ,,	,,	,,
15	Gdynia—Leith—Grengemouth	4 ,,	Curtis Line	F. G. Reinhold
16	Gdynia—Londyn—Gdańsk	2 ,,	United Baltic Corp.	Polska Zjedn. Korp. Bałt.
17	Gdynia—Londyn—Gdańsk	2 ,,	Polsko-Bryt. Tow. Okr.	Polsko-Bryt. Tow. Okr.
18	Gdynia—Hull—Gdańsk	4 ,,	,,	,,
19	Gdynia—Gdańsk—Hiszpanja—Portugalja—Marokko . . .	1 raz	Oldenburg-Portugies Dampfschiff-Ges.	Bergenske Baltic Transp.
20	Gdynia—Morze Śródziemne	1 ,,	Svenska Lloyd	,,
21	Gdynia—Gdańsk—Morze Śródziemne .	1 ,,	Det Forenede Dampskibs Selskabet	,,
22	Gdynia—Gdańsk—Morze Śródziemne .	1 ,,	Rober Sloman	,,
23	Gdynia—Sycylja . . .	1 ,,	L. Lauritzen	Polska Agencja Mor.
24	Gdynia—Porty Lewantu	4 razy	Svenska Orient-Line	Polska Lewant
25	Gdynia—Porty Południowej Afryki . . .	1 raz	Reederiaktiebolaget Transatlantic	Bergenske Baltic Transp.
26	Gdynia—Kopenhaga—N. York—Halifax . .	2 razy	Gdynia—Ameryka Linie	Gdynia—Ameryka Linje Żeglug. S.A.
27	Gdynia—N. York—Brooklin—Filadelfja .	2 ,,	American Scantic Line	American Scantic Line
28	Gdynia—Porty Golfmeksykańskie	2 ,,	W. Wilhelmsen	Bergenske Baltic Transp.

L. p.	Do portów	Ilość zawinięć w okresie miesięczn.	Armator	Makler
29	Gdynia—Gdańsk—Brazylja—Argentyna . .	2 razy	Finnland—Südamerika Linie	Bergenske Baltic Transp.
30	Gdynia—Brazylja—Argentyna	1 raz	Johnson Linie	Polska Agencja Mor.
31	Gdynia—Ferner Osten	2 razy	Holt und zwei andere Reedereien	,,
32	Gdynia—Indje Brytyjskie	1 raz	W. Wilhelmsen Oslo et Svenska Ostasiatiska Kompaniet-Göteborg	Bergenske Baltice Transp.
33	Gdynia—Gdańsk—Odense—Aarhus . .	2 razy	Nygaard	F. G. Reinhold
34	Gdynia—Gdańsk—Lubeca—Vasa . . .	2 ,,	Lübeck—Linie	,,
35	Gdynia—Gdańsk—Helsingfors—Malmö . .	2 ,,	Reederi A. B. Egon Limham (Egon Line)	Behnke & Sieg
36	Gdynia—Gdańsk—Rotterdam	2 ,,	Wiborger Dampf.	H. Lenczat
37	Gdynia—Australja . .	1 raz	Alfred Holt & Co. Liverpool	Polska Agencja Morska
38	Genova—Gdynia—Stockholm	2 razy	Societa Anonima di Navigazione ,,Italo-Somala" Genova	Rummel & Burton
39	Gdynia—Gdańsk—Stockholm	2 ,,	Żegluga Polska	Żegluga Polska

W uruchomieniu linij regularnych poważny udział wzięły Polskie Towarzystwa Okrętowe: ,,Żegluga Polska", ,,Polsko-Brytyjskie Towarzystwo Okrętowe" i ,,Linja Gdynia—Ameryka". ,,Żegluga Polska" obsługuje porty na zachodnim i północnym Bałtyku oraz do Hamburga, Antwerpji i Rotterdamu. ,,Polsko-Brytyjskie Towarzystwo Okrętowe" zorganizowało linje regularne, łączące Gdynię z portami angielskiemi Hullem i Londynem, które to linje obsługują w głównej mierze eksport bekonów, mięsa i nabiału. ,,Linja Gdynia—Ameryka" połączyła Gdynię z portami Ameryki: New-Yorkiem i Halifaxem oraz uruchomiła linję regularną na odcinku Constanca—Haifa.

Linje regularne zdobywają dla importu i eksportu gdyńskiego nowe towary wysokowartościowe, przewóz których przez trampy ze względu na ich nieregularność niezawsze jest uskuteczniany.

Ruch pasażerski.

Prócz przewozu ładunków, głównej pracy statków, przybywających do naszego portu, ruch pasażerski na różnego rodzaju linjach odgrywa dość poważną rolę.

Tablica 13 przedstawia ruch osobowy w porcie gdyńskim w okresie od 1924 do 1934 r.

Tabl. 13 — ruch podróżnych w porcie Gdynia 1924—1934

Wyszczególnienie	1924	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934
Ogółem	**7 567**	**11 697**	**7 801**	**9 540**	**23 222**	**23 561**	**24 169**	**15 476**	**17 942**	**20 636**	**18 362**
Wyjechało . .	6 377	10 632	6 990	8 172	20 007	17 591	17 388	7 603	7 805	9 998	9 059
Przyjechało .	1 190	1 065	811	1 368	3 215	5 970	6 781	7 873	10 137	10 638	9 203

Ogólna ilość pasażerów, korzystających z usług okrętowych przy swym przejeździe w r. 1934 wyraża się liczbą przeszło 18 tysięcy osób. Od samego początku istnienia Gdyni, gdy jeszcze ruch towarowy był bardzo mały, kabiny pasażerskie cieszyły się dość pokaźną, jak na port gdyński, frekwencją. W roku 1924 ogólna liczba pasażerów przekroczyła 7 i pół tysiąca osób, w latach następnych frekwencja wzrastała, szczególnie wielką okazała się w latach 1928, 1929 i 1930. Charakterystyczną cechą ruchu pasażerskiego w latach 1924—1930 jest wielka ilość osób wyjeżdżających. Jest to ruch emigracyjny przeważnie w kierunku Ameryki, który został zahamowany w sposób gwałtowny w roku 1931. Natomiast normalnie rozwija się liczba pasażerów przyjeżdżających do Gdyni i już w r. 1931 następuje równowaga pomiędzy ruchem pasażerów przyjeżdżających i wyjeżdżających.

Strefa Wolnocłowa

Część terenu portowego, leżąca wokół basenu Ministra Kwiatkowskiego, została przeznaczona na t. zw. Wolną Strefę. Jest to teren, na którym przywożone i zamagazynowane towary mogą pozostawać bez odprawy celnej. Stworzenie Wolnej Strefy miało na celu okazanie pewnych ułatwień, natury formalnej importerom towaru do Polski. Towary na terenie Wolnej Strefy mogą być badane, przekładane i przetwarzane bez ingerencji władz celnych. Clone zostają dopiero wówczas, gdy przechodzą do życia gospodarczego Polski.

Przemysł przetwórczy, dla którego między innemi również Wolna Strefa została stworzona, jeszcze nie powstał, gdyż Strefa Wolnocłowa istnieje bardzo krótko, zaledwie rok.

Poza wyżej wymienionemi względami, powstanie Wolnej Strefy wiąże się z tranzytem, dla którego służy, jako baza. Tranzyt przez Wolną Strefę już się rozwija, dalszy jego rozwój jest aktualny, gdyż Gdynia poza portem przeładunkowym dla morskiego obrotu towarowego Polski, staje się jednym z punktów tranzytowych na Bałtyku.

Obsługa portu.

Obok portu ze wszystkiemi jego urządzeniami istnieje szereg organizmów gospodarczych, które powodują właściwe życie portu. Przedsiębiorstwa, zajmujące się obsługą portu należało stworzyć, umiejscowić w Gdyni i spowodować ich wydajną pracę. Powstanie przedsiębiorstw obsługi portowej, jako też i ich rozwój dotrzymały kroku szybko budującemu się portowi. Włożono dużą dozę inicjatywy prywatnej i rządowej, ulokowano poważne kapitały, ażeby obsługa portu stała się należytą. Praca nie poszła na marne, aparat portowy pracuje sprawnie, chociaż tu i owdzie występują jeszcze braki i niedociągnięcia.

Do aparatu, obsługującego port, zalicza się w pierwszym rzędzie armatorów, maklerów i ekspedytorów, jako trzy główne organizacje, związane z przejściem towaru przez port, a następnie szauerkę, czyli przeładunek towaru, schiphandlerkę, czyli zaopatrywanie statków, rzeczoznawstwo portowe, składowanie i t. d.

Omówimy trzy główne działy obsługi portowej.

Armatorzy — są to właściciele statków. Istnieją w Gdyni cztery towarzystwa okrętowe, które są armatorami statków (większych), pływających pod polską banderą.

O pracy tych towarzystw mowa będzie w rozdziale następnym, traktującym o Marynarce Handlowej Polski.

Towarzystwa te są zrzeszone w Związek Armatorów Polskich, którego celem jest popieranie i zastępstwo wspólnych interesów zawodowych.

Maklerzy — są to przedstawiciele armatorów. Praca ich polega na zdobywaniu ładunków dla statków swych armatorów. Makler jest pośrednikiem pomiędzy kupcem, a armatorem. Od jego pracy w dużym stopniu zależy wytworzenie zaufania zagranicy do portu. Dzięki wysiłkom maklerów okrętowych, pracujących na terenie Gdyni, handel polski poszedł szeroko w świat. Ich też zasługom przypisać należy powstanie i utrzymywanie 39 linij regularnych portu gdyńskiego.

Maklerzy w liczbie 11 zrzeszeni są w Polski Związek Maklerów Okrętowych w Gdyni.

Ekspedytorzy — są to przedsiębiorstwa, które działając z ramienia kupca, kierują transportem ładunków towarowych. Ekspedytor jest jakby doradcą kupca, jednocześnie jest wykonawcą jego zleceń. W związku z powierzoną mu pracą, ekspedytor załatwia wszelkie formalności, związane z ekspedycją towarów, a więc transport, taryfowanie, ubezpieczenie, ładowanie, ważenie, formalności celne i t. d. Od pracy ekspedytora jego zdolności i umiejętności w bardzo znacznym stopniu zależy sprawność pracy w porcie.

Ekspedytorzy w liczbie dwudziestu kilku zrzeszeni są w Związku Gdyńskich Ekspedytorów Portowych.

Te trzy związki: armatorów, maklerów okrętowych i ekspedytorów portowych łącznie z innemi przedsiębiorstwami i organizacjami zrzeszonemi łączą się we wspólną organizację nadrzędną, jaką jest Rada Interesantów Portu w Gdyni.

Zadaniem Rady Interesantów Portu w Gdyni (patrz statut Rady Interesantów Portu rozdział I, § 2) jest prowadzenie wspólnych interesów jej członków, reprezentacja ich interesów oraz współdziałanie z władzami tudzież innemi publicznemi i prywatnemi instytucjami nad rozwojem portu w Gdyni, żeglugi morskiej oraz handlu morskiego.

Widzimy więc, że powstał nietylko potrzebny, sprawnie działający aparat dla obsługi portu gdyńskiego, lecz również poszczególne przedsiębiorstwa zrzeszyły się w organizacje branżowe, a te zkolei w organizację nadrzędną, obejmującą interesy wszystkich przedsiębiorstw portu.

Jesteśmy na pół drogi

Port został zbudowany. Dźwigi ładują towar, magazyny są pełne ładunków. Tysiące statków wchodzi do portu i wychodzi, miljonami ton mierzy się obrót towarowy portu. Polska jest w posiadaniu pierwszorzędnego, nowoczesnego portu o ogromnym napięciu ruchu.

Mimo to Gdynia nie jest jeszcze portem handlowym w pełnem znaczeniu tego słowa. Jest zaledwie punktem przeładunkowym, jest tylko miejscem, w którem środek komunikacji lądowej zamienia się na wodną. Niema natomiast w porcie i w mieście portowem przemysłu i handlu, związanego z ruchem portowym. Przemysł gdyński reprezentowany jest zaledwie przez kilka skromnych placówek jak Łuszczarnia Ryżu, Zakłady Przemysłu Tłuszczowego i Olejarskiego „Union" S. A., Chłodnia i Składy Portowe Sp. z o. o., Dom Przemysłowo-Targowy J. Fetter i Ska, Hala i Chłodnia Rybna, Stocznia Gdyńska, Stocznia Rybacka,

Stocznia Yachtowa oraz kilka mniejszych przedsiębiorstw o bardzo skromnem znaczeniu.

Jest to niczem w porównaniu z tem, co być powinno. Zważmy naprzykład fakt, że w Gdyni spotykają się ze sobą węgiel, ruda, złom i wyroby gotowe z żelaza. Te czynniki, należące do jednej gałęzi produkcji, z powodzeniem mogłyby powołać w Gdyni do życia wielki przemysł hutniczo-metalowy, który kojarzyłby rudę i złom z węglem, wydając produkt gotowy w postaci żelaza surowego lub też wyrobów żelaznych i stalowych, które eksportujemy przez Gdynię. Uniknęłoby się w ten sposób olbrzymiej straty czasu i pieniędzy na niepotrzebne przewożenie surowców z Gdyni na Śląsk i wyrobów gotowych ze Śląska do Gdyni.

Mogłaby w Gdyni powstać Stocznia Okrętowa. Dziś istniejąca jest zaledwie warsztatem reparacyjnym o stosunkowo małych rozmiarach. Wszystkie czynniki potrzebne do powstania Stoczni Okrętowej posiadamy. Mamy robotnika wykwalifikowanego ze Śląska, mamy własny surowiec, własny węgiel. Moglibyśmy zatrudnić parę tysięcy bezrobotnych, zmniejszając jednocześnie wykorzystanie stoczni zagranicznych przez polskie statki, unikając wywożenia zagranicę gotówki.

Budujemy własne samoloty, parowozy, maszyny — dlaczego nie mamy budować własnych okrętów z własnych surowców rękami polskiego robotnika?

Przemysł rybny znajduje się w powijakach. Musimy go postawić na odpowiednim poziomie. Trzeba weń włożyć pewien kapitał — inicjatywa prywatna bez kapitału prawie, jak to jest dziś, daje słabe wyniki.

Są to przykłady, ilustrujące nasze możliwości.

Jakaż jest przeszkoda? Jak wszędzie — brak kapitału. Kapitał jeszcze nie chce, nie może przyjść do Gdyni. Powinno mu się stworzyć warunki, poprzeć, popchnąć. Każda prywatna zdrowa inicjatywa niewątpliwie znajdzie zrozumienie i poparcie sfer rządowych.

Port Gdynia czeka na powstanie przemysłu.

O ile przemysł jest jeszcze jako tako reprezentowany, o tyle, można powiedzieć, handel w Gdyni nie istnieje. Brak w Gdyni wielkich central handlowych, wielkich domów towarowych. Ośrodki dyspozycji obrotu towarowego portu gdyńskiego leżą daleko poza Gdynią, nieraz poza granicami Rzeczypospolitej. Wielki handel winien przyjść do Gdyni, ma po temu wszelkie warunki. Organizacja jednak i struktura handlu wymaga widać więcej czasu niż użyto na budowę portu.

Jesteśmy na pół drogi. Mamy port przeładunkowy, musimy stworzyć port handlowy. Wtedy dopiero Gdynia stanie się portem w pełnem znaczeniu tego słowa.

POLSKA FLOTA HANDLOWA

Powstanie i rozwój

Pierwsze próby stworzenia polskiej floty handlowej w r. 1919 na Czarnem Morzu i od r. 1920 do 1926 na własnym Bałtyku nie udały się. Wszyscy armatorzy, jak „Sarmacja“ i „Orzeł Biały“ w krótkim czasie zlikwidowali się. Widać nie mieliśmy dostatecznej liczby doświadczonych seemanów, a jeszcze pewniej nie było odpowiednich kapitałów. Sprawa zdawałaby się utknęła na martwym punkcie.

Jednak w r. 1926 z jednoczesnym intensywnym rozwojem budowy portu w Gdyni, przystąpiono do racjonalnych poczynań przy tworzeniu polskiej floty handlowej. Inicjatywa wyszła ze sfer rządowych, z tego też źródła asygnowano kapitał na kupno od Francji 5 parowców, które stały się podwaliną naszej Marynarki Handlowej. Były to: „Katowice“, „Kraków“, „Poznań“, „Toruń“ i „Wilno“. Ministerstwo Przemysłu i Handlu powołało do życia „Żeglugę Polską“ S. A., portfel akcyj której znajduje się w rękach rządowych. Towarzystwo to rozwinęło intensywną działalność i po ośmiu latach istnienia jest dziś w posiadaniu 10 statków o pojemności prawie 10 tysięcy T. R. B. (ton regestrowych brutto), nie wliczając w to statków żeglugi przybrzeżnej i taboru pomocniczego.

W r. 1928 w celu zdobycia regularnej linji na odcinkach Gdynia—Londyn i Gdynia—Hull, dla obsłużenia eksportu polskich bekonów, mięsa, drobiu bitego, jaj, masła i t. p. do Anglji, wykupiono częściowo jedną z linij regularnych, będącą własnością armatorów angielskich. W ten sposób powstało „Polsko-Brytyjskie Towarzystwo Okrętowe“ S. A. w Gdyni, gros akcyj którego znalazło się w portfelu „Żeglugi Polskiej“, część zaś, dziś bardzo nieznaczna, w rękach armatorów angielskich. Towarzystwo to posiada 5 statków o łącznej pojemności 10 203 T. R. B. (w r. 1934 nabyto statek „Lech“, sprzedano natomiast „Rewę“).

Chronologicznie biorąc, drugiem zkolei powstało w r. 1927 „Polskarob—Polsko-Skandynawskie Towarzystwo Transportowe“ S. A. w Gdyni. Towarzystwo to, akcje którego posiada polski przemysł węglowy, posiada dziś 4 statki zw. „Robur“ z numeracją rzymską, które obsługują transport węgla do Szwecji. Pojemność ich wynosi 7 928 T. R. B.

Najmłodszem jest „Polsko-Transatlantyckie Towarzystwo Okrętowe“ S. A. w Gdyni, noszące popularną nazwę „Linja Gdynia—Ameryka“. Powstało ono w r. 1930. Portfel akcyj znajduje się częściowo w rękach rządu, częściowo w rękach armatorów duńskich. Towarzystwo to zajmuje się utrzymaniem komunikacji stałej między Europą a Ameryką, prak-

tycznie biorąc łączy Polonję Amerykańską Stanów Zjednoczonych z Macierzą. Towarzystwo posiada 3 statki, największe z polskich: „Polonja", „Kościuszko", „Pułaski" o pojemności 20 367 T. R. B. Pierwszy z nich kursuje na morzach bliskiego Wschodu między portami Constancą i Haifą.

Te cztery Towarzystwa okrętowe stanowią 95% całej floty handlowej polskiej w odniesieniu do jej tonażu.

Rozwój polskiej marynarki handlowej przedstawiają nam tablice 14 i 15, rozwój zaś Polskich Towarzystw Okrętowych uwypukla tablica 16.

Tabl. 14 — rozwój Polskiej Marynarki Handlowej

Stan na 1 stycznia każdego roku

1922—1935

Rok	Liczba statków	Tonaż	
		T. R. B. ton regest. brutto	T. R. N. ton regest. netto
1922	3	5 371	3 320
1923	12	12 672	7 516
1924	12	12 672	7 516
1925	9	10 296	6 118
1926	8	9 188	5 445
1927	13	10 155	5 492
1928	21	21 171	11 244
1929	22	24 361	13 361
1930	25	41 334	23 016
1931	31	65 030	37 320
1932	33	67 834	38 842
1933	39	65 618	37 401
1934	56	64 953	36 799
1935	dokładnych danych brak		

Uwaga: 1) ponadto 6 statków bez napędu mechanicznego (kryp).
2) statków poniżej 100 T. R. B. nie uwzględniono.

Dalsza rozbudowa floty

Dalsza rozbudowa floty handlowej jest niezwykle aktualna. Wiemy wszyscy o budowie dwu większych transatlantyków po 15 tysięcy ton każdy. Statki te są budowane przez jedną ze stoczni włoskich, są właściwie już na ukończeniu. „Marszałek Piłsudski" i „Stefan Batory" podniosą tonaż marynarki polskiej o 50%. Jest to poważna zdobycz w naszym programie morskim.

Tabl. 15 — statki Polskiej Marynarki Handlowej

Na 1. I. 1934

Pojemność statków T. R. B.	Liczba statków	Tonaż T. R. B.
Od 100 do 500	30	4 586
„ 501 „ 1000	5	3 410
„ 1001 „ 2000	9	15 018
„ 2001 „ 3000	7	14 924
„ 3001 „ 5000	2	6 648
„ 5001 „ 8000	3	20 367
ponad 8000	—	—

Tabl. 16 — statki Polskich Towarzystw Okrętowych

1931—1935

Rok Nazwa towarzystwa	Liczba statków	Nośność D. W. T.	Pojemność	
			T. R. B.	T. R. N.
1. I. 1931	22	74 674	60 281	35 553
1. I. 1932	26	81 436	65 701	38 537
1. I. 1933	24	73 699	60 143	35 216
1. I. 1934	22	68 449	56 793	33 145
1. I. 1935	22	68 084	56 081	32 558
w tem:				
„Żegluga Polska“	10	25 294	17 583	9 785
„Polsko-Brytyjskie“	5	11 990	10 203	5 964
„Polsko-Transatlant.“ . . .	3	18 650	20 367	12 279
„Polskarob“	4	12 150	7 928	4 530

Szkoła Morska

Budowa i rozwój Marynarki Handlowej Polski spowodowały konieczność wyszkolenia pewnej kadry marynarzy i oficerów marynarki handlowej. Marynarze na początku istnienia floty rekrutowali się z rybaków, obznajmionych już z żeglugą morską oraz z marynarzy, którzy przyszli do służby polskiej z innych towarzystw okrętowych. Marynarka wojenna Polski co roku uzupełnia kadrę marynarki handlowej swemi rezerwistami.

Szkolenie oficerów marynarki handlowej odbywa się w Państwowej Szkole Morskiej, która już w r. 1920 powstała w Tczewie, a w r. 1930 została przeniesiona do Gdyni. Szkoła ta w ciągu 15 lat swego istnienia przepuściła przez swe mury przeszło 500 oficerów marynarki handlowej.

Państwowa Szkoła Morska obok nauki teoretycznej daje wiadomości praktyczne, gdyż każdy uczeń musi przejść pływanie na statku szkolnym. Obecnie Szkoła posiada własny statek szkolny o typie fregaty pod nazwą „Dar Pomorza" oraz w r. b. zamierza wykorzystać do celów szkolnych statek Ligi Morskiej i Kolonjalnej o typie szkunera pod nazwą „Elemka".

Porównania międzynarodowe

Niewątpliwie rozwój floty polskiej jest bezprzykładny. W okresie kilku dosłownie lat jesteśmy w posiadaniu floty handlowej, która w około 10% obsługuje handel zamorski polski.

Sięgnijmy jednak do porównań międzynarodowych.

W tym wypadku, jeżeli chodzi o wielkość, flota nasza jest małym pyłkiem wobec floty innych państw, znacznie nawet od nas mniejszych. Nie waham się ten pyłek pokazać na wykresie VI i w tablicy 17.

Tabl. 17 i wykres VI — Zestawienie porównawcze floty morskiej Polski i kilku państw w r. 1933

1933

Państwo	1000 ton reg. brutto	Państwo	1000 ton reg. brutto
Anglja	21 820	Francja	3 512
St. Zjedn. A. P..	13 358	Włochy	3 150
Japonja	4 258	Holandja	2 765
Norwegja . . .	4 080	Szwecja	1 675
Niemcy	3 901	Danja .	1 168

Polska zaledwie 65.





To dobitne podkreślenie naszej znikomości na morzu niech utkwi każdemu w pamięci, niech przedostanie się do świadomości całego społeczeństwa.

Do dalszej rozbudowy floty polskiej powinien przyczynić się w znacznej mierze cały Naród obok wysiłków sfer rządowych. Drugim etapem po wybudowaniu Gdyni winna być rozbudowa polskiej floty handlowej i wojennej. W budżetach Polski powinny znajdować się coraz to większe sumy na rozbudowę Marynarki Polskiej.

Praca Polskiej Marynarki Handlowej

O ile stan marynarki handlowej Polski w porównaniu z zagranicą jest mały, o tyle aktywność naszej floty jest duża. Do wykresu VI należałoby dołączyć mapę z zaznaczeniem linij regularnych, utrzymywanych przez Polskie Towarzystwa Okrętowe, oraz z wykazaniem portów na całej kuli ziemskiej, dokąd dotarła polska bandera. Stanęlibyśmy wówczas przed dość gęsto poznaczoną mapą.

Efektywną pracę polskiej floty handlowej od r. 1927 do r. 1934 przedstawia tablica 18.

Tabl. 18 — obroty towarowe Polskiej Floty Handlowej

W 1000 ton 1927—1934

Rok	Ogółem	Przywóz	Wywóz	Przewóz między portami obcemi
1927	315	42	221	52
1928	527	133	368	26
1929	660	195	423	43
1930	879	153	637	89
1931	1 092	135	884	72
1932	1 095	91	915	89
1933	861	116	699	46
1934	962*)	168*)	712*)	82*)

Warto się zastanowić, w jakim stopniu flota handlowa Polski obsługuje polski handel zamorski, idący przez porty polskiego obszaru celnego Gdynię i Gdańsk. Obraz ten daje nam tablica 19.

Tabl. 19 — stosunek towarów przewiezionych przez polską flotę handlową do przywozu i wywozu towarów przez oba porty Gdynię i Gdańsk łącznie

W %% 1928—1934

Rok	W przywozie	W wywozie	Rok	W przywozie	W wywozie
1928	8	4	1932	13	9
1929	11	5	1933	20	7
1930	14	6	1934	14	6
1931	14	7			

*) Dane tymczasowe.

Widzimy, że niewielki procent naszego handlu zamorskiego możemy obsłużyć za pomocą własnej floty. Przywóz i wywóz głównej części towarów, stanowiących przedmiot obrotu Polski z zagranicą przewożą statki pod banderą obcą. Jeżeli weźmiemy jeszcze około 30% towarów, które do Polski wchodzą i wychodzą przez granice lądowe, to okaże się, że udział bandery polskiej w obrocie towarowym Polski jest jeszcze mniejszy. To też towar polski korzysta z usług obcego transportera, co powoduje powstanie należności polskich wobec zagranicy, wpływając ujemnie na kształtowanie się bilansu usług transportowych w bilansie płatniczym Polski.

Wybudowanie własnych okrętów, któreby obsłużyły chociaż w części handel zagraniczny Polski, bardzo się opłaci dla gospodarki narodowej państwa.

Poza samym faktem przewozu towarów przez Marynarkę Handlową Polski, do pracy Polskich Towarzystw Okrętowych zaliczyć należy uruchomienie szeregu linij regularnych.

„Żegluga Polska" połączyła Gdynię zapomocą linij regularnych z portami północnemi i wschodniemi morza Bałtyckiego, z Hamburgiem oraz z Rotterdamem i Antwerpją.

„Polsko-Brytyjskie Towarzystwo Okrętowe" uruchomiło dwie linje regularne, łączące Gdynię z Hullem i Londynem.

„Polsko-Transatlantyckie Towarzystwo Okrętowe" połączyło Gdynię z portami Ameryki Północnej — New-Yorkiem i Halifaxem oraz uruchomiło odrębną linję na Morzu Czarnem pomiędzy Constancą a Haifą.

Znaczenie linij regularnych zostało omówione w jednym z poprzednich rozdziałów, chodzi teraz tylko o porównanie wyników pracy na linjach regularnych i na trampach od r. 1929 t. j. od chwili powstania pierwszej polskiej okrętowej linji regularnej.

Tablica 20 przedstawia udział linij regularnych i trampów w obrotach towarowych Polskiej Floty Handlowej.

Z tablicy 20 obliczyć łatwo, że przewóz towarów przez statki, kursujące na linjach regularnych stanowi w r. 1934 — 33% ogólnego obrotu Polskiej Floty Handlowej, gdy w r. 1933 procent ten wynosił 28, w r. 1932 — 16%, w r. 1931 — 12%, w r. 1930 — 10%, w r. 1929 — 7%, w r. 1928 linje regularne jeszcze nie były uruchomione.

Zaznaczyć należy, że mały stosunek procentowy towarów przewożonych przez linje regularne tłomaczy się tem, że trampy, będące na służbie „Polskarob — Polsko-Skandynawskiego Towarzystwa Transportowego", trudnią się przewozem węgla, który przecież, jak wiadomo, jest artykułem masowem eksportu gdyńskiego. Jest rzeczą nieposledniej

wagi, że polski węgiel jest przewożony polskiemi statkami. Bez trampów „Polskarob" stosunek towarów, przewożonych przez polskie statki na linjach regularnych, jest znacznie większy.

Tabl. 20 — udział linij regularnych i trampów w obrotach towarowych Polskiej Floty Handlowej

1927—1934

Rok	Ogółem 1000 ton		Przywóz 1000 ton		Wywóz 1000 ton		Przewóz [1]) 1000 ton	
	linje regul.	trampy	linje regul.	trampy	linje regul.	trampy	linje regul.	trampy
1927	—	315	—	42	—	221	—	52
1928	—	526	—	132	—	368	—	26
1929	47	613	11	184	36	386	—	43
1930	92	787	21	132	71	566	—	89
1931	126	966	24	111	99	786	3	69
1932	179	916	48	42	119	796	12	78
1933	245	616	93	23	135	563	17	30
1934	297	665	154	14	132	580	11	71

[1]) Między portami obcemi.

MIASTO GDYNIA

Dysproporcje

Obok budującego się portu wzrastało miasto. Z małej wioski rybackiej, liczącej w r. 1910 zaledwie 300 domów i około tysiąca ludności, Gdynia doszła do olbrzymiego, przeszło 50-tysięcznego miasta o powierzchni 31 km^2. Rok 1926 był dla Gdyni przełomowym, gdyż w roku tym wieś Gdynia została podniesiona do godności miasta.

Istnieją poważne dysproporcje pomiędzy powstawaniem i budową portu a miasta. O ile port był przedmiotem głównej wagi, o tyle miasto w dużym stopniu pozostawiono samemu sobie. Przecie nieliczna ludność wioski nie była przygotowana ani powołana do budowy miasta, które miało się stać miastem najważniejszego portu Rzeczypospolitej. O ile budowa portu odbywała się według ściśle ułożonego programu, o tyle rozbudowa miasta nie miała na ogół wytkniętej linji rozwojowej.

Dysproporcje, o których jest mowa wyżej, spowodowały powstanie zasadniczego, kardynalnego błędu, jaki wówczas popełniono i za który dziś Gdynia pokutuje i pokutować nadal będzie. Błędem tym jest za-

niedbanie ujęcia inicjatywy budowy miasta w swe ręce przez czynniki do tego powołane. Jednocześnie z wykupywaniem gruntów pod budowę portu należało wykupić grunty pod budowę miasta. Grunty te można było wykupić po cenie niskiej, niepozostającej w żadnym stosunku do cen, jakie płacono za tereny w okresie kwitnącej rozbudowy miasta. Wyniki tych błędów z jednej strony są widoczne dla wszystkich w postaci krzywych i wązkich ulic i to głównych, braku magistrali tranzytowej, kolei, poprowadzonej przez środek miasta i t. d., z drugiej strony są twardym orzechem do zgryzienia dla Zarządu Miasta ze względu na trudność opracowania ostatecznego planu i linij rozwojowych Gdyni. Plany rozbudowy Gdyni opracowywane były parokrotnie, niestety jednak w sposób niedostateczny. Obecnie plan przyszłej wielkiej Gdyni jest w trakcie opracowania przez Biuro Nowych Projektów w Komisarjacie Rządu w Gdyni.

Po wytknięciu błędów przejdźmy do zobrazowania pracy w mieście od początku jego istnienia.

Teren, ludność i budynki

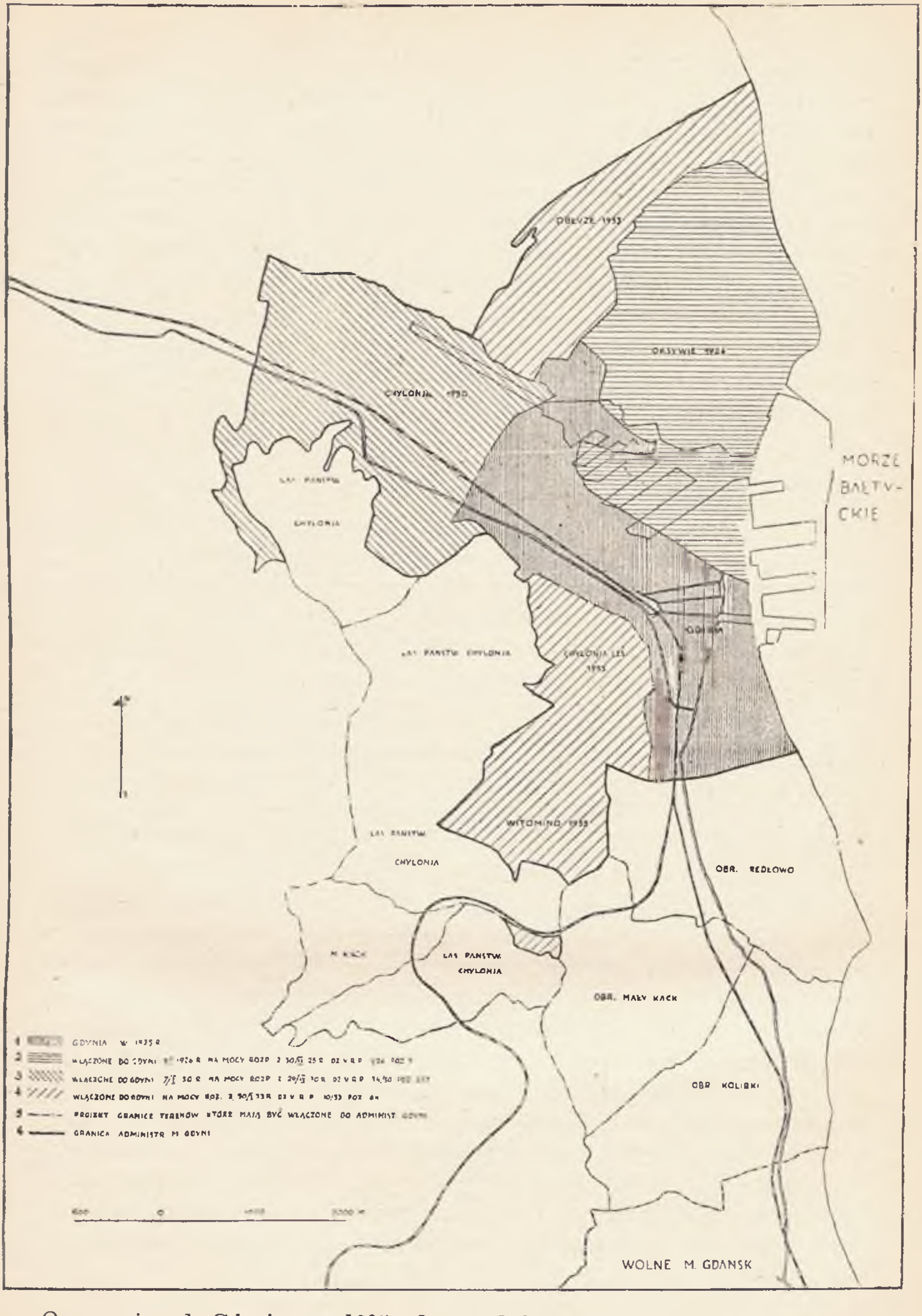
Dzisiejszy teren Gdyni obejmuje dawniejsze gminy wiejskie: Gdynia, Oksywie, Obłuże, Chylonja i Witomino. Rozrost terytorjalny Gdyni przedstawiony jest na wykresie VII.

W środku Gdyni znajduje się obszar portu zajmujący 901 ha. Na południe od portu, na terenie dawniejszej gminy wiejskiej Gdynia, znajduje się właściwe centrum miasta — city. Chylonja i Oksywie zachowały swój charakter wiejski. Na terenach przylegających do portu, a więc na Obłużu, Leszczynkach, Grabówku, powstały dzielnice robotnicze, zabudowane bezładnie małemi domkami, barakami, lepiankami i t. d., noszącemi charakter prowizoryczny. Planowa gospodarka miejska spowodowała powstanie dzielnic zabudowanych mniej lub więcej luźno willami lub małemi seryjnemi domkami na wzgórzach zalesionych w kierunku zachodnim od śródmieścia, jakoteż w dawnym folwarku Witominie.

Teren bezpośrednio wiążący się z życiem Gdyni sięga znacznie poza granice administracyjne miasta, gdyż zabudowania gdyńskie nie są w stanie pomieścić wszystkich pracujących w Gdyni. To też sfera interesów miasta Gdyni pozostaje pod wpływem Zarządu Miasta, a nawet pod jego kontrolą, jeżeli chodzi o budownictwo.

W trakcie realizacji jest przyłączenie do Gdyni obszarów gmin Redłowa, Mały Kack i Kolibki, złączonych wspólnie i noszących obecnie miano gminy Orłowa Morskiego, co powiększy dzisiejszy obszar Gdyni z 31 do 45 km^2.

Wykres VII — rozrost terytorjalny Gdyni



Oznaczenia: 1 - Gdynia w r. 1925, 2 - w r. 1926, 3 - w r. 1930, 4 - w r. 1933, 5 - Projektowane granice wielkiej Gdyni, 6 - Granice administracyjne 1933.

Skala 1 : 75.000 **(Przedruk z „Rocznika Statystycznego Gdyni 1933-1934")**

Rozwój ludnościowy Gdyni przedstawia się zgoła imponująco. Liczba ludności, zamieszkującej dzisiejszy obszar Gdyni, przed wojną wynosiła około 3 tysięcy osób (z tego z samej wioski Gdyni około tysiąca osób). Przeprowadzony po objęciu wybrzeża przez Polskę pierwszy Powszechny Spis Ludności ustalił zaludnienie Gdyni na 5 i pół tysięcy osób (w samej Gdyni 3,2 tysiąca osób). Ostatni, t. j. drugi Powszechny Spis Ludności zastaje w Gdyni bezmała 37 tysięcy osób (w samej Gdyni łącznie z Oksywiem i Chylonją 34 tysiące osób). Obecnie ludność Gdyni jest obliczana na około 55 tysięcy osób.

Charakteryzując dzisiejszą ludność Gdyni, stwierdzić należy, że jest to element pochodzący z wszystkich stron Polski. Różnice dzielnicowe zatarły się i Gdynia jest jedynem miastem, należącym bezapelacyjnie do całej Polski.

Element przybywający do Gdyni w dominującej swej części należy do ludzi młodych, którzy przyszli do twórczej pracy w porcie i mieście.

Dzięki własnie tej młodości liczba małżeństw i urodzeń w Gdyni jest bardzo wysoka, większa znacznie od przeciętnej dla Polski i dla wszystkich jej ośrodków miejskich.

Szybko przybywająca do Gdyni ludność musiała znaleźć dach nad głową. Kwestja mieszkaniowa w Gdyni od początku jej istnienia, a nawet do dziś dnia nie jest uregulowana.

Ludność robotnicza musiała znaleźć jakieś wyjście; zrobiła to, na co ją było stać. Na terenach przyportowych, wydzierżawionych, lub też bez pozwolenia właściciela, pobudowała domki, baraki i innego rodzaju lepianki, traktując je, jako tymczasowe locum do zamieszkania. Stan prowizoryczny jednak utrzymał się dłużej i w Gdyni powstało około 2 000 baraków, które rozsiane są na terenie całego miasta.

Zarząd Miasta toczy walkę z tym niewłaściwym sposobem budownictwa, nie udziela zezwoleń na budowy, nieodpowiadające wymogom prawa budowlanego. Nieraz dochodzi już do likwidacji poszczególnych baraków lub ich całych skupień. Całkowita likwidacja baraków dziś jest niemożliwa ze względu na brak możliwości ulokowania mieszkających w barakach robotników i bezrobotnych.

Budownictwo miejskie w postaci domów jedno- lub kilkorodzinnych lub też bloków i dużych domów czynszowych rozwija się w Gdyni pomyślnie. Intensywność rozwoju budownictwa mieszkaniowego w Gdyni przedstawia nam tablica 21, ujmująca okres od 1931 do 1934 r.

Budowa domów szczególnie w śródmieściu postępuje w tak szybkiem tempie, że ludzie, którzy nie byli w Gdyni przez parę lat, nie poznają

miasta. Wrogiem rozwoju budownictwa w Gdyni jest renta „gruntowa"[1]), która powstała wskutek popytu na place budowlane w Gdyni. Renta ta w następnej kolejce spada na lokatorów i sublokatorów oraz na właścicieli sklepów i przedsiębiorstw, co powoduje drożyznę mieszkaniową i lokalową, a ta ostatnia wpływa na wysoki poziom cen.

Tabl. 21 — rozwój budownictwa w Gdyni

1931—1934

Rok	Liczba domów	Ich kubatura w 1000 m^3	Koszt budowy w 1000 zł
		Budynki rozpoczęte	
1932	166	176	6 787
1933	337	259	7 046
1934	318	376	10 114
		Budynki zakończone	
1931	15	120	6 676
1932	132	227	11 250
1933	154	87	2 634
1934	228	190	5 263

Rząd przyszedł budownictwu miejskiemu z wydatną pomocą, udzielając poważne kwoty w postaci pożyczek budowlanych. W latach od 1927 do 1934 Komitet Rozbudowy w Gdyni rozprowadził z Państwowego Funduszu Budowlanego przeszło 29 miljonów zł do rąk inwestujących w budownictwie.

Prowizoryczne obliczenia wykazują, że w czerwcu 1934 r. w Gdyni było około 3 500 wszelkiego rodzaju budynków zamieszkałych. Z tego 2 500 parterowych, 500 jednopiętrowych, 200 dwupiętrowych, reszta 3 i więcej piętrowych.

Poza budownictwem mieszkalnem powstały budynki użyteczności publicznej i samorządowe jak Kościoły, Urząd Pocztowy, Dworzec Kolejowy, Komisarjat Rządu, banki, szpital, szkoły średnie i powszechne i t. d.

Stan budownictwa użyteczności publicznej nie jest wystarczający. Gdynia czeka na powstanie nowych kościołów, teatru, muzeum, porządnych kinematografów, a przedewszystkiem odpowiedniej ilości gmachów szkół powszechnych.

---

[1]) Renta gruntowa w pojęciu ekonomji oznacza co innego, użyto tu tego określenia w cudzysłowie, z braku innego.

Inwestycje miejskie

Budujące się miasto wymagało szeregu inwestycyj, bez których życie miasta jest niedopomyślenia. Zarząd Miasta w energiczny sposób przystąpił do wykonania najniezbędniejszych urządzeń.

Na czoło zagadnień wysuwa się budowa dróg. Stan dróg w mieście wynosi na koniec roku 1934 — 42 km, gdy w roku 1933 wynosił 28 km, w r. 1932 — 27 km, w r. 1931 — 19 km, w r. 1930 — 14 km i w r. 1929 — 10 km. Stan dróg w mieście należy uzupełnić około 18 km dróg na terenie portu.

Przeprowadzenie sieci wodociągowej i kanalizacyjnej rozpoczęto w r. 1928. Do r. 1934 ułożono 62 km sieci wodociągowej oraz wybudowano 37 km kanałów dla odprowadzania ścieków i wody deszczowej. Praca Miejskiego Zakładu Wodociągów i Kanalizacji wyraża się liczbą około 900 tysięcy m^3 rocznie wyprodukowanej wody oraz 400 tysięcy m^3 odprowadzonych ścieków.

Elektrowni własnej miasto nie posiada. Miejskie Zakłady Elektryczne zakupują energję elektryczną o wysokiem napięciu od Pomorskiej Elektrowni Krajowej „Gródek" i od Elektrowni Okręgowej powiatu Kartuskiego „Rutki". Z tegoż „Gródka" pochodzi elektryczność do obsługi portu. Nabyta energja elektryczna transformowana jest na prąd o niskiem napięciu, który zasila cały obszar miasta a nawet i okolice. Długość sieci elektrycznej w mieście wynosi ogółem 140 km, w porcie 46 km. Energja zakupiona przez miasto wyraża się liczbą 3 miljonów KWh, w porcie 8½ miljonów KWh.

Poza przedsiębiorstwami o podstawowem znaczeniu jak Zakład Wodociągów i Kanalizacji oraz Miejskie Zakłady Elektryczne, na terenie miasta pracuje Zakład Gazowy, Zakład Oczyszczania Miasta, Mleczarnia Miejska, Betoniarnia Miejska.

Jeżeli chodzi o inwestycje komunikacyjne zanotować należy komunikację autobusową, obsługiwaną przez Miejskie Towarzystwo Komunikacyjne. Praca tego Towarzystwa wyraża się liczbą przeszło 2 miljonów pasażerów, przewiezionych w ciągu roku.

Jeżeli chodzi o połączenia telefoniczne, to Gdynia posiada ogółem 3 000 aparatów, a liczba rozmów telefonicznych dochodzi do 10 miljonów rocznie.

Nie wszystkie jednak zakłady użyteczności publicznej, niezbędne dla miasta, Gdynia posiada. Najbardziej odczuwa się brak rzeźni miejskiej i hali targowej.

Przemysł i Handel

Przemysł i handel w Gdyni rozwija się w tempie znacznie wolniejszem od rozbudowy miasta. Według statystyki w r. 1933 w Gdyni było 653 przedsiębiorstw przemysłowych, z tego 500 przypada na rzemiosło.

Przedsiębiortw handlowych Gdynia posiada blisko 2 000.

Uprzemysłowienie i „uhandlowienie" Gdyni jest niedostateczne. Gdynia przedstawia tak szerokie pole dla wszelkiego rodzaju możliwości przemysłowców i kupców, że dziwić się należy dlaczego brak w Gdyni dostatecznego przemysłu i handlu.

Na specjalną uwagę zasługuje rozwój przemysłu budowlanego, który jest związany z rozbudową Gdyni.

Natomiast szereg przemysłów, jak np. hotelarski znajdują się na bardzo prymitywnym poziomie. Hotelarze gdyńscy, dając locum bardzo daleko odchodzące od pojęcia komfortu, pobierają wygórowane ceny. Powstanie nowoczesnych wielkich hoteli w Gdyni rozwiązałoby kwestję braków, wytworzonych w tej dziedzinie.

Nie mam żadnej możliwości ani zamiaru przeprowadzić w tym rozdziale szczegółowej analizy sytuacji przemysłu i handlu w Gdyni. Rzucam kilka uwag i przykładów dorywczo dobranych, pozostawiając otwartą kwestję opracowania zagadnienia handlu i przemysłu w Gdyni.

Ruch turystyczny i letniskowy

Gdynia stanowi nielada atrakcję dla każdego Polaka. Propaganda morza i jedynego całkowicie polskiego portu Rzeczypospolitej bardzo szeroko dotarła do wszystkich zakątków Polski. Każdy uważa za swój obowiązek zobaczyć ów cud Polski — Gdynię, tem bardziej, że istnieje w tym względzie szereg ułatwień materjalnych. Toteż rojno i gwarno jest latem w Gdyni i na wybrzeżu. Ilość turystów przewijających się rocznie przez Gdynię śmiało szacować można na przeszło 250 000 osób. Mimo, że Gdynia lokalowo i aprowizacyjnie nie jest w dostatecznej mierze przygotowana do obsłużenia tak potężnego ruchu turystycznego, liczba turystów z roku na rok znakomicie wzrasta.

Wręcz odwrotnie przedstawia się ruch letniskowy w Gdyni. Zatoka tuż przy porcie i woda, po której pływają oleje i nieczystości, nie przedstawia tych walorów kapielowych, jakie posiadała jeszcze Gdynia przed kilku laty. Poza tem plaża w Gdyni jest marna, zatłoczona i niegrzesząca czystością. Nic więc dziwnego, że ruch letniskowy przenosi się do Orłowa i na pobliski półwysep helski, gdzie znajduje znacznie lepsze warunki zdrowotne i klimatyczne.

Finanse miejskie

Rozwojem Gdyni kieruje Zarząd Miejski, sprawowanie którego spoczywa w rękach Komisarza Rządu w Gdyni i przydzielonej do niego Rady Miejskiej, złożonej z radnych miejskich w połowie z nominacji, w połowie z wyboru.

Kierowanie rozbudową w tak szybkiem tempie rosnącego miasta i obsłużenie go w należyty sposób postawiło wszystkie zarządy miasta Gdyni wobec wielkich trudności natury materjalnej.

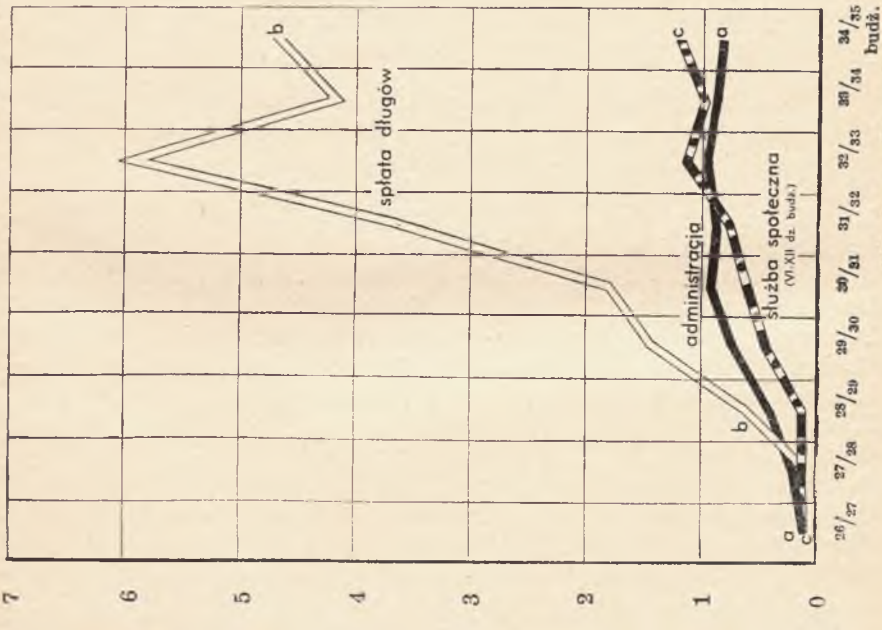
W roku 1926/27 dochody zwyczajne i nadzwyczajne miasta pozostawionego samemu sobie, wynosiły ogółem 365 tysięcy złotych, podczas gdy kwota preliminowana na wydatki inwestycyjne w porcie w tym samym roku przekroczyła 8 miljonów złotych. W r. 1927/28 dochody miasta, łącznie z pożyczkami wynoszą 3 miljony zł, wydatki na budowę portu — 13 miljonów. W r. 1928/29 — dochody miasta — 4,5 miljonów, wydatki portu — 25 miljonów i t. d.

A trzeba było inwestować i rozbudowywać miasto, zbudować sieć komunikacyjną, wodociągową, elektryczną. Jedyną radą było zaciągnięcie pożyczek długoterminowych, a nawet, w braku możliwości otrzymania takowych, krótkoterminowych, bardziej uciążliwych. W ten sposób na Gdyni zaciążył dług, wynoszący dziś 38 miljonów zł z tytułu pożyczek długoterminowych oraz 5 miljonów z tytułu pożyczek i należności krótkoterminowych. Przeszło 43 miljony złotych długów postawiły Gdynię w ciężkiej sytuacji finansowej, gdyż długi te należało amortyzować i oprocentować wtedy, gdy dochody zwyczajne miasta były znacznie mniejsze od sumy, jakie z tytułu długów regulować należało. Dochody zwyczajne miasta w r. 1933/34 wynoszą 3 miljony zł, podczas gdy spłata długów w tymże okresie przekroczyła 4 miljony zł.

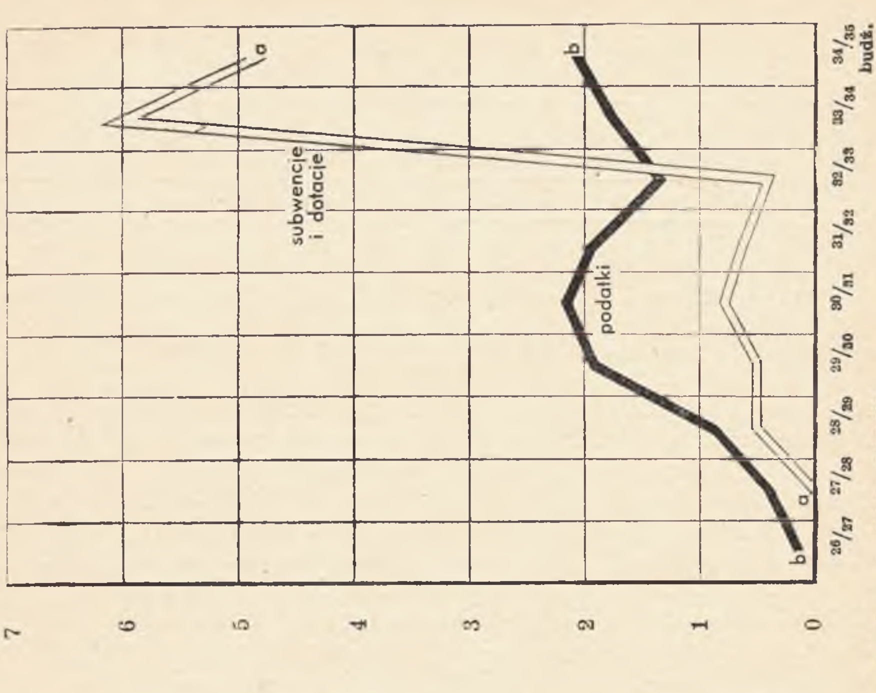
Subwencje rządowe dla samorządu gdyńskiego zamykały się aż do roku 1932/33 niewielką sumą około 500 tysięcy zł rocznie. Dopiero w r. 1933/34 i 1934/35 starania Komisarza Rządu znalazły zrozumienie u władz centralnych i na cele związane z regularną obsługą długów r. 1933/34 wpłynęła suma 6 miljonów zł, a w r. 1934/35 według preliminarza ma wpłynąć blisko 5 miljonów zł w formie dotacyj rządowych. Dotacje te, jako też oszczędna i od niedawna uporządkowana gospodarka finansowa Zarządu Miasta Gdyni, doprowadziły budżety gminy m. Gdyni do równowagi i tylko dzięki tej równowadze samorząd miejski może nareszcie wydajnie pracować i przeprowadzać planowe inwestycje.

Dla ilustracji finansów miejskich w Gdyni podajemy wykresy VIII i IX, przedstawiające wydatki i dochody zwyczajne miasta Gdyni. Ponadto tablica 22 w głównych zarysach podaje budżet gminy miasta Gdyni na rok 1934/35.

Wykres VIII — wydatki zwyczajne Gminy m. Gdyni



Wykres IX — dochody zwyczajne Gminy m. Gdyni



(Według „Rocznika Statystycznego Gdyni 1933—1934")

Tabl. 22 — budżet gminy m. Gdyni na rok 1934/35

W 1000 zł 1934/35

Wydatki		Dochody	
Pozycje budżetowe	1000 zł	Pozycje budżetowe	1000 zł
Wydatki ogółem	**10 698**	Dochody ogółem	**10 698**
Wydatki zwyczajne	*7 691*	Dochody zwyczajne	*8 399*
Administracja ogólna	822	Majątek komunalny	230
Majątek komunalny	80	Przedsiębiorstwa miejskie	582
Przedsiębiorstwa miejskie	—	Subwencje i dotacje	4 845
Spłata długów	4 665	Zwroty	563
Drogi i place publiczne	144	Opłaty administracyjne	68
Pomiary i plany	119	Opłaty za korzystanie z urządzeń dobra publicznego	45
Oświata	259		
Kultura i sztuka	44	Dopłaty	—
Zdrowie publiczne	312	Udział w podatkach państwowych	263
Opieka społeczna	246		
Popieranie rolnictwa	2	Dodatki do podatków państwowych	799
Popieranie przemysłu i handlu	18		
Bezpieczeństwo publiczne	328	Podatki samoistne	1 004
Świadczenia na rzecz innych Związków Komunalnych	15	Różne	0
Różne	637		
Wydatki nadzwyczajne	*3 007*	Dochody nadzwyczajne	*2 299*
Administracja ogólna	—	Majątek komunalny	5
Majątek komunalny	175	Subwencje i dotacje	—
Przedsiębiorstwa miejskie	873	Zwroty	35
Spłata długów	—	Pożyczk	1 519
Drogi i place publiczne	784	Dopłaty	700
Pomiary i plany	241	Podatki inwestycyjne	40
Oświata	200	Różne	—
Kultura i sztuka	—		
Zdrowie publiczne	81		
Opieka społeczna	—		
Popieranie rolnictwa	—		
Popieranie przemysłu i handlu	—		
Bezpieczeństwo publiczne	6		
Różne	34		
Pokrycie niedoborów z lat ubiegłych	613		

Analiza wykresów VIII i IX, tudzież tablicy 22 wykazują, że główną pozycją dochodów miasta są subwencje i dotacje oraz, że główną pozycją wydatków jest spłata długów. Stosunek tych pozycyj w ujęciu procentowem w kilku ostatnich latach przedstawia się następująco (% dochodów zwyczajnych lub % wydatków zwyczajnych):

	1929/30	1930/31	1931/32	1932/33	1933/34
subwencje i dotacje	19	21	18	14	66
podatki miejskie . .	73	60	56	48	19
spłata długów . . .	49	48	64	69	61
administracja	26	24	15	11	14

Dziś Zarząd Miasta, po uporządkowaniu swych finansów, dąży do likwidacji niedoborów budżetowych — zadłużenia krótkoterminowego, doprowadzając tem samem gospodarkę finansową miasta do warunków normalnych.

Kilka dat statystycznych

Gdynia miasto i jego rozwój przedstawiają w historji gospodarczej Polski tak ciekawe zjawisko, że trzebaby tomów całych, żeby go ująć wszechstronnie w jedną całość. Dla obrazu jednak miasta należy tu rzucić kilka danych statystycznych najistotniejszych, ilustrujących dobitnie rozwój miasta i jego dzisiejszy stan. Oto krótkie zestawienie:

Obszar miasta wynosi 3 094 ha, z tego własność polska stanowi 3 054 ha, czyli 98,7%, własność niemiecka — 42 ha, czyli 1,3%.

Zdrowie publiczne. Gdynia posiada 4 apteki, 2 szpitale o 185 łóżkach, przychodnie przeciwgruźliczną i przeciwweneryczną oraz stację Opieki nad Matką i Dzieckiem. Lekarzy praktykujących w Gdyni jest przeszło 30.

Oświata i kultura. Gdynia posiada 11 przedszkoli — 841 dzieci, 10 szkół powszechnych publicznych i prywatnych — 5.400 dzieci, 3 szkoły średnie ogólnokształcące — 400 młodzieży, 7 szkół zawodowych i zawodowych dokształcających — 650 młodzieży, Państwowa Szkoła Morska — 110 młodzieży (stan na koniec roku szkolnego 1933/34). Teatru stałego niema, w trzech kinematografach frekwencja roczna około 320 tysięcy osób.

Bezpieczeństwo publiczne. Straż ogniowa zawodowa i portowa straż pożarna liczy razem strażaków 42. Pięć oddziałów ochotniczej straży pożarnej gromadzi w swych szeregach przeszło 200 członków.

B a n k i. Gdynia posiada banków 8, w tem Miejską Komunalną Kasę Oszczędności. Stan wkładów oszczędnościowych w K. K. O. wynosi 2,5 miljona złotych, obrót roczny około 220 miljonów złotych.

K o m u n i k a c j a. Kasy kolejowe sprzedają przeszło miljon sztuk biletów kolejowych rocznie. Z komunikacji lotniczej na linji Gdańsk—Warszawa w obie strony korzysta ogółem około 1 500 osób. Autobusy Miejskiego Towarzystwa Komunikacyjnego przewożą przeszło 2 miljony osób rocznie. Samochodów zarejestrowanych w Gdyni jest około 350 sztuk. Przez pocztę przechodzi w obie strony przeszło 16 miljonów listów rocznie. Telefonów Gdynia posiada 3 000, liczba rozmów telefonicznych dochodzi do 10 miljonów rocznie.

Interesujących się bliżej statystyką miasta jak i portu odsyłam do „Rocznika Statystycznego Gdyni 1933/1934", wydanego przez Komisarjat Rządu w Gdyni [1]).

PRACA NA WYBRZEŻU

K o m u n i k a c j a

Po objęciu skrawka brzegu morza Bałtyckiego, Państwu Polskiemu przypadło w udziale uporządkowanie tego terenu i dostosowanie go dla potrzeb gospodarki narodowej Polski. Teren należało udostępnić dla przemysłu, handlu oraz licznych rzesz letników, przybywających na wywczasy nad polskie morze.

Po Niemcach na terenie wybrzeża został jedynie odcinek kolejowy Gdańsk—Puck—Krokowa. Półwysep helski komunikacji kolejowej nie posiadał. Toteż do najważniejszych prac komunikacyjnych zaliczyć należy przeprowadzenie nowej linji kolejowej od Pucka przez Wielką Wieś-Hallerowo, Chałupy, Kuźnicę, Jastarnia-Bór do Helu. Linja ta w okresie lata cieszy się poważną frekwencją, w zimie spełnia swe funkcje gospodarcze wobec ludności, na wybrzeżu zamieszkałej.

Drugą inwestycją kolejową jest magistrala Śląsk—Gdynia, o której mowa była w rozdziale, traktującym o porcie.

Drogi kołowe na wybrzeżu zostały znakomicie rozbudowane i ulepszone.

Do nowych dróg wybudowanych za czasów panowania Polski na Bałtyku zaliczyć należy autostradę na odcinku Hallerowo—Jastrzębia Góra—Karwia. Powstały nowe szosy na odcinku Łepcz—Tupadły—

---

[1]) Rocznik statystyczny Gdyni za 1933/34 rok obejmuje 132 stron, zawiera 195 tablic i 12 wykresów. Opracowany został pod redakcją autora niniejszego artykułu (przyp. red.).

Jastrzębia Góra oraz na odcinku Sulicice—Parszczyce—Sławoszyno—Karwia i kilka innych, mniej ważnych.

Szereg dróg bitych uległ radykalnej naprawie i przebudowie, na specjalną uwagę zasługuje wyasfaltowanie szosy od Gdyni przez Redę na Puck i na Wejherowo, aż do granicy polsko-niemieckiej. Również rozbudowane zostały drogi w kierunku do Orłowa i w samem Orłowie Morskiem.

System dróg istniejących jest niedostateczny. Plan właściwego połączenia Gdyni z zapleczem jest przedmiotem studjów.

Rozbudowa miejscowości

Dzięki temu, że powiat morski stał się pomostem, łączącym Polskę z morzem, nastąpiła na tym terenie szybko idąca rozbudowa miast i miejscowości. Poza Gdynią, rozrost której już został scharakteryzowany, na uwagę zasługuje rozwój bezpośrednio sąsiadujących gmin wiejskich, jak Orłowa Morskiego, Cisowej, Rumji i Zagórza, jako też miasta Wejherowa oraz wszystkich miejscowości, leżących bezpośrednio nad morzem jak Karwia, Jastrzębia Góra, Wielka Wieś-Hallerowo, Chałupy, Kuźnica, Jastarnia, Bór i Hel. Kilka miejscowości powstało zupełnie nowych, są to Hallerowo koło Wielkiej Wsi oraz Jurata między Helem a Jastarnią. Poza tem wszystkie wsie leżące nad morzem wzrosły liczebnie pod względem budynków jak i ludności. Z braku danych nie uda się tu liczbowo przedstawić rozwoju miast i wsi nadmorskich.

Ruch letniskowy i turystyczny

Ruch letniskowy i turystyczny na naszem wybrzeżu rozwinął się bardzo szybko. Według prowizorycznych obliczeń przez wybrzeże poza Gdynią w okresie sezonu 1934 przewinęło się około 100 tysięcy letników, którzy zameldowali się na pobyt trwający ponad tydzień. Bez błędu będzie szacunek turystów, przewijających się przez wybrzeże, na drugie 100 tysięcy osób.

Ruch letniskowy powołał do życia szereg udogodnień komunikacyjnych, mieszkaniowych i kulturalnych w pasie nadmorskim. Kaszubi, mając z ruchu letniskowego poważny dochód w miesiącach letnich, rozbudowali swe siedziby, pobudowali nowe murowane domy, podnieśli poziom higjeny. W miejscowościach tych pobudowano kościoły, powstały budynki użyteczności publicznej, jak jadłodajnie, nawet pensjonaty.

Mało jednak zrobiło się dla dostosowania wiosek rybackich dla ruchu letniskowego. Zamało władze rządowe i samorządowe zaintereso-

wały się tą dziedziną. Ruch budowlany w wioskach nadbrzeżnych winien być bardziej skoordynowany i znacznie intensywniejszy. Obok istniejących wiosek mogłyby powstać specjalne zabudowania dla letników przeznaczone, ażeby tych pięknych wiosek nie szpecić brzydkiemi, pretensjonalnemi domkami małomiasteczkowemi, jak to się stało na Helu.

Równie słabo przedstawia się kwestja sklepów na półwyspie w czasie sezonu. Istniejące w żadnym wypadku nie odpowiadają zapotrzebowaniom letników, a brak dostatecznej ilości towarów powoduje zwyżkę cen.

Niezwykle aktualną jest sprawa dostarczenia odpowiedniej wody do picia. Czerpana ze studzien jest niedobra. Być może dałoby się rozwiązać to zagadnienie zapomocą wodociągu centralnego, rozciągniętego na cały półwysep helski.

Jeżeli chodzi o akcję zorganizowaną dla obsługi letników i turystów, podkreślić należy rozbudowę planową i na większą skalę pomyślaną, Jastrzębiej Góry oraz Cetniewa. Powstała również miejscowość letniskowa Jurata, niestety jednak dostępna tylko dla ludzi zamożnych, gdyż ceny tam pobierane nie pozostają w żadnym stosunku do normalnych zarobków i oprocentowania włożonego kapitału.

Dalsza rozbudowa miejscowości nadmorskich i urządzeń kulturalnych niewątpliwie przyczyni się do wzmożenia ruchu turystycznego nad polskiem morzem.

W ruchu turystycznym i letniskowym biorą udział obozy młodzieży, szczególnie harcerskiej. Obozy te wpływają w znacznym stopniu na rozwój kulturalny ludności miejscowej. W roku ostatnim Liga Morska i Kolonjalna zorganizowała tytułem próby szereg obozów w małych domkach i pod namiotami dla swych członków, dając tem samem możność za tanie pieniądze spędzić chociaż krótki okres czasu nad morzem.

Budowa portów

Dla ułatwienia żeglugi dla kutrów rybackich i statków żeglugi przybrzeżnej Rząd Polski wybudował dwa porty: mniejszy w Jastarni i większy na Helu. Oba te porty w bardzo szybkim czasie wykazały celowość tych inwestycyj. W 100% są wykorzystywane przez rybaków oraz w bardzo znacznym stopniu przez statki, przewożące pasażerów do Jastarni i na Hel.

Porty te nie są całkowicie jeszcze wykończone, dalsza rozbudowa ich jest kwestją najbliższej przyszłości.

Również dla celów rybackich, szczególnie jeżeli chodzi o połowy dalekomorskie, projektowana jest budowa portu rybackiego na pełnem morzu w Wielkiej Wsi-Hallerowie. Port ten zapomocą kanału miałby połączenie z zatoką dla kutrów i mniejszych statków.

RYBOŁÓWSTWO MORSKIE

Sytuacja rybołówstwa

Racjonalną gospodarkę rybacką na wybrzeżu rozpoczęliśmy natychmiast po odzyskaniu dostępu do morza. Już w roku 1920 powstaje Morski Urząd Rybacki, zadaniem którego jest ochrona ryb, badanie stanu rybołówstwa, rejestracja rybaków i opieka nad nimi oraz ochrona wód terytorjalnych przed wkraczaniem rybaków obcych. Instytucja ta przy poparciu Rządu i Banków Państwowych przez 14 lat swego istnienia i rozwoju uporządkowała wszelkie sprawy, z rybołówstwem morskiem związane.

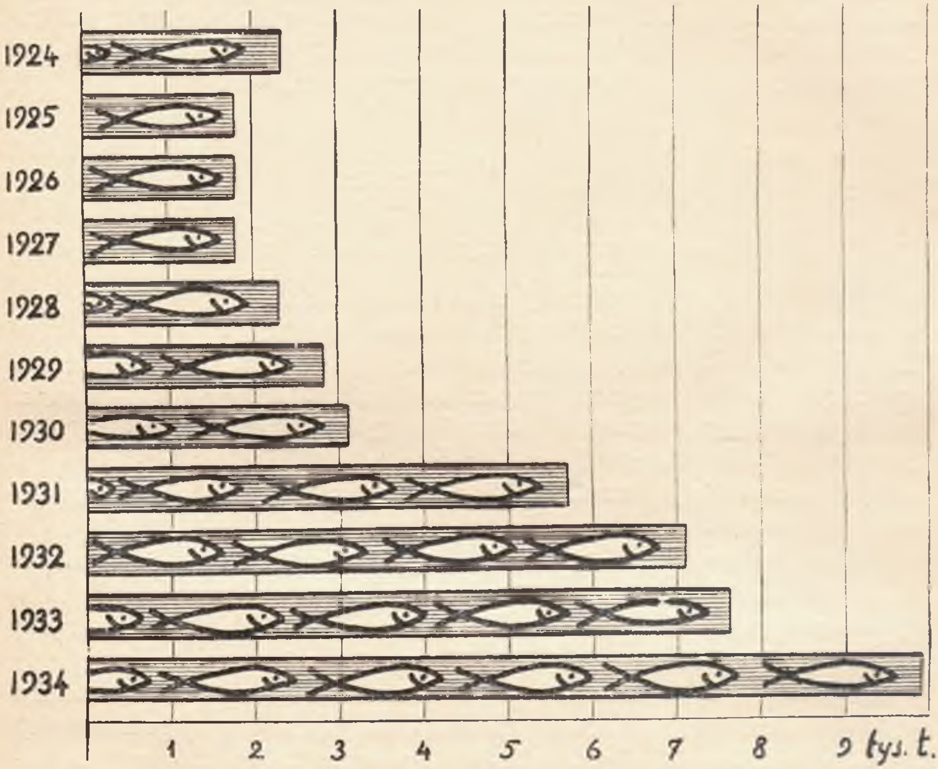
Obejmując w posiadanie wybrzeże zastaliśmy na niem 850 rodzin rybackich, których głównem lub jedynem źródłem utrzymania był połów ryb. Każdy z rybaków poławiał wówczas przeważnie na własną rękę, a połowy, stosunkowo niewielkie, z powodu skromnego zaopatrzenia w sieci, narzędzia i łodzie musiały być sprzedawane w Gdańsku. Obecnie rybacy są zrzeszeni w swoje spółdzielnie, posiadają dogodne porty w Gdyni, Jastarni i Helu. Mieszkają w specjalnie zbudowanych kolonjach rybackich, posiadają udogodnienia do składania ryb w postaci Hali i Chłodni Rybnej w Gdyni.

W roku 1934 mamy już 1 200 rodzin rybackich. Rybacy posiadają 175 kutrów motorowych, dobry sprzęt i narzędzia, 860 z nich posiada własne domy. Wartość statków i narzędzi ocenia się na 4 milj. zł.

Połowy ryb

Połowy ryb, dokonywane przez polskich rybaków, przedstawiają się całkiem pokaźnie. Ilość i wartość połowów ilustruje tablica 23 oraz wykres X. Najwięcej pod względem ilości i wartości poławiamy szprotów, drugie miejsce zajmują płastugi (głównie flondry), dalej idą dorsze, śledzie, łososie i węgorze. Rozwój rybołówstwa, tak intensywny, spowodowany został rozwojem połowu szprot. Morski Instytut Rybacki, który z końcem roku 1929 sprowadził i rozpowszechnił wśród rybaków nowy rodzaj sieci do połowu szprot t. zw. włoki, w wydatnej mierze przyczynił się do rozwoju połowu tej ryby. Włoki szprotowe okazały

Wykres X — rozwój rybołówstwa morskiego



Tabl. 23 — połowy ryb morskich 1924—1934

Rok	Ton	Wartość 1000 zł
1924	2 390	1 562
1925	1 797	1 067
1926	1 812	1 795
1927	1 787	2 650
1928	2 321	2 422
1929	2 783	3 631
1930	3 119	3 122
1931	5 681	2 321
1932	7 066	1 557
1933	7 629	1 736
1934	9 851	brak danych

się bardzo dobre i wkrótce przyjęły się tak dalece, że już w roku 1930 prawie wszystkie większe i silniejsze kutry zarzuciły połów szprot sieciami, i używają tylko włoków, które są tańsze od sieci zastawnych i dają dużo oszczędności w pracy i pozwalają na poszukiwanie ryb na dalszych terenach.

W roku 1931 zjawia się po raz pierwszy w dziejach polskiego rybołówstwa nowa pozycja „połowy dalekomorskie". W miarę postępującej motoryzacji i ulepszenia sposobów łowienia, rybołówstwo przybrzeżne osiągnęło swój najwyższy poziom, co z jednoczesnym spadkiem cen rynkowych, zmusiło rybaków do wyjazdów na nowe, dalsze tereny. Akcja ta okazała się korzystną, ilustruje ją fakt, że ilość połowów dalekomorskich w roku 1933 wzrosła przeszło trzykrotnie w stosunku do roku 1932, a prawie pięciokrotnie w stosunku do roku 1931.

Połowy dalekomorskie śledzi

Osobnem zagadnieniem są połowy dalekomorskie śledzi. Powstały w Gdyni 2 przedsiębiorstwa, trudniące się połowami śledzi na morzach dalekich na północy. Wyniki tych połowów w roku 1933 wyrażają się liczbą 63 tys. beczek morskich, (beczka = 100 kg), liczbą dość pokaźną. Dalszy rozwój rybołówstwa śledziowego w roku 1934 prawdopodobnie w znacznym stopniu przewyższy wyniki połowów z roku 1933 (narazie danych brak).

Przedsiębiorstwa te uruchomiły cały tabor specjalnych statków, noszących nazwę „Mew", które w liczbie 15 wyruszają na morze Północne na połowy.

Przemysł rybny

Przemysł rybny, nie dorównywuje wzrostowi połowów, jest jeszcze jakby w zalążku. Głównym przemysłem przetwórczym jest wędzarnictwo. Ogółem posiadamy na wybrzeżu kilkadziesiąt wędzarni, w Gdyni wędzarni jest 4 o przeszło 60 piecach. Wędzarni tych jest zamało i budowa nowych jest aktualna. Poza wędzarniami istnieją w Gdyni 2 fabryki konserw rybnych, nie mające jednak poważniejszego znaczenia w rozwoju przemysłu rybnego w Gdyni.

Najbardziej do rozwoju przemysłu i rybołówstwa przyczynia się w Gdyni i na wybrzeżu Hala i Chłodnia Rybna, która daje możność w odpowiedniej temperaturze przechowywać wszystkie gatunki ryb. Poza tem powstały w Gdyni magazyny śledziowe, przepuszczające setki tysięcy beczek śledzi zarówno z własnych połowów, jak i importowanych.

Rybołówstwo morskie czeka na przyjście poważnych kapitałów, które uruchomią naprawdę poważny przemysł przetwórczy, dla naszego młodego rybołówstwa tak potrzebny.

NAD BAŁTYKIEM CZUWA STRAŻ

Polska Marynarka Wojenna

Jednocześnie z dojściem Polski nad Bałtyk powołana została do życia Marynarka Wojenna Polski.

Wolno się ona rozbudowywała. Jesteśmy za biedni na to, żeby odrazu zakupić poważny sprzęt wojenny na morzu. Wysiłek finansowy Polski w tym względzie wyraża się nabyciem 2-ch kontrtorpedowców i 3 łodzi podwodnych, które stanowią chlubę nowoczesnej techniki wojennej. Ogółem Polska posiada tabor złożony z 12 jednostek linjowych i 8 jednostek pomocniczych.

Jakże ona jest mała, niewspółmiernie mała wobec znaczenia dla państwa polskiego granicy morskiej, dostępu do morza.

Dalsza rozbudowa floty wojennej Polski jest nakazem najbliższego okresu czasu. Na budowę jej pójść winny pieniądze, preliminowane w budżetach Państwa Polskiego, jako też pieniądze zebrane od społeczeństwa w formie dobrowolnych składek. Społeczeństwo polskie doskonale się orjentuje w potrzebie obrony zbrojnej naszego wybrzeża i niewątpliwie zbiórka na Fundusz Obrony Morskiej da pożądane wyniki.

Artylerja i lotnictwo

Obok jednostek pływających wybrzeża bronić możemy zapomocą dalekonośnych bateryj nadbrzeżnych, bateryj przeciwlotniczych, jako też eskadr samolotów i hydroplanów. Szczególnie silny nacisk należy położyć na lotnictwo. Istniejący jeden dywizjon hydroplanów w Pucku nie jest w dostatecznej mierze przygotowanym do akcji, jeżeli chodzi o zamarzniętą zatokę Pucką w okresie zimowym. Powstać powinny dywizjony samolotów lądowych, które, korzystając z lotnisk nadmorskich, z powodzeniem będą mogły wdawać się w walkę z nieprzyjacielem na terytorjalnych wodach polskich lub też zapuszczać się na zwiady i na dalsze odległości.

BILANS PRACY

Rozdział ten nastręcza najwięcej trudności zarówno ze względu na swój tytuł jak i ze względu na bardzo szczupły zakres rozporządzalnych materjałów.

Bilansu budowy Gdyni i rozbudowy wybrzeża w buchalteryjnem znaczeniu tego słowa zrobić się wogóle nieda. Można natomiast rzucić kilka liczb orjentacyjnych, które jednak zilustrują wysiłki finansowe pracy polskiej na morzu.

Jeżeli za aktywa przyjmiemy wszystkie inwestycje Polski na morzu z Gdynią na czele, to w pasywach winna znaleźć się równoważąca pozycja stanu posiadania — kapitału, wartość którego zmierzyć możemy sumą włożonych pieniędzy.

Do pracy niniejszej udało mi się zebrać tylko materjały, dotyczące kosztów budowy portu oraz wydatków na inwestycje miejskie. Ilustrują je tablice 24 i 25.

Tabl. 24 — preliminarze na wydatki inwestycyjne w porcie Gdynia

1000 zł 1924—1935

Rok Źródło	Sumy poszczególn.	Sumy ogólne
Skarb Państwa		
1924	203	
1925	347	
1926/27	8 280	
1927/28	12 626	
1928/29	25 240	
1929/30	26 256	
1930/31	23 628	
1931/32	2 749	
1932/33	8 879	
1933/34	13 163	
1934/35	17 602	138 973
Pożyczka zapałczana		
1931/32	25 000	25 000
Zadłużenie Skarbu Państwa wobec firm . .	38 814	38 814
Razem . . .		202 787

Tabl. 25 — inwestycje samorządu Gdyńskiego

1926—1934

Rodzaj inwestycyj	1000 zł
Ogółem	40 141
Majątek samorządu	6 134
Przedsiębiorstwa samorządowe . . .	18 928
Drogi, place, wykup gruntów . . .	11 500
Pomiary i plany	1 299
Szkoły	1 448
Zdrowie publiczne	411
Bezpieczeństwo publiczne	421

Są to tylko wysiłki Rządu i Samorządu w ogólnej sumie sięgającej blisko 250 milj. zł[1]). Obliczenie wartości inwestycyj prywatnych w postaci domów, warsztatów przemysłowych i fabryk, jako też różnego rodzaju instalacyj dziś nie jest możliwe. Być może, że znajdzie się ekonomista, który nie poszczędzi wysiłków pracy i czasu dla obliczenia, ile też Gdynia lub inwestycje na całem wybrzeżu kosztowały.

ŹRÓDŁA

Praca niniejsza zaledwie w pobieżny sposób przedstawia poczynania Polski na morzu w okresie lat 15-tu. Starałem się w niej przedstawić możliwie wszystkie ważniejsze przejawy naszego życia nad morzem. Nie wahałem się podkreślić również stron ujemnych. Temat ten wymaga jednak gruntownego opracowania i poświęcenia więcej czasu na badanie zagadnień przeze mnie tylko poruszonych.

Do pracy niniejszej posłużyły mi materjały następujące: Publikacje Głównego Urzędu Statystycznego, Roczniki Rady Interesantów Portu w Gdyni, Publikacje Morskiego Urzędu Rybackiego, Rocznik Statystyczny Gdyni 1933—1934, oraz szereg publikacyj w różnych pismach gospodarczych.

---

[1]) Minister E. Kwiatkowski oblicza wysokość kapitału, zainwestowanego na wybrzeżu i na morzu przez państwo i samorządy, na 400 miljonów złotych.

G D Y N I A



Ładowanie węgla

Wjazd do portu

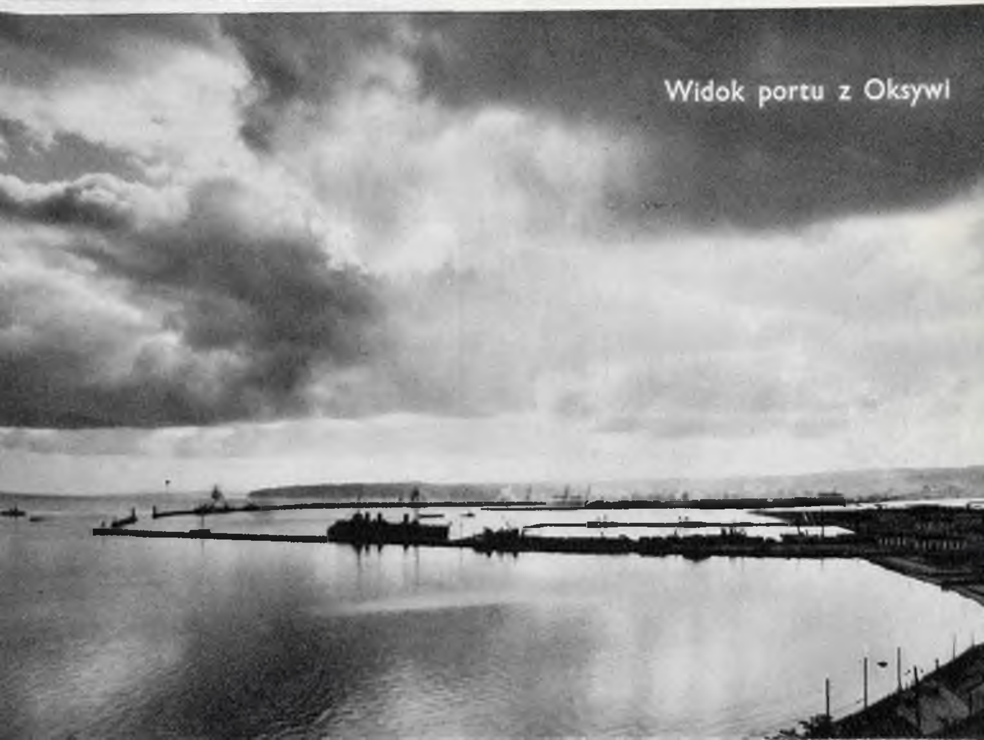


Dworzec morski





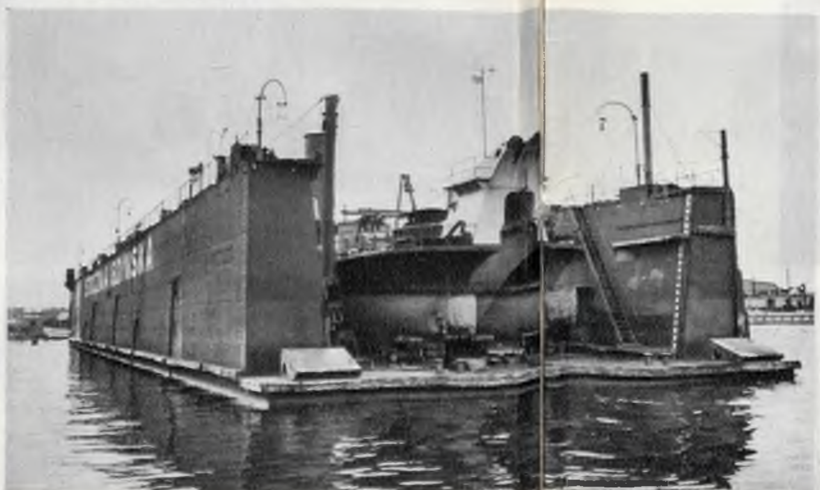
Dworzec kolejowy



Widok portu z Oksywi

W PORCIE GDYŃSKIM













Port rybacki w Gdyni

Port rybacki na Helu





Gdynia
od strony morza



Nabrzeże
węglowe

Widok Gdyni
z Kamiennej Góry





Składy ryżu

MICHAŁ PANKIEWICZ

PROBLEM EMIGRACJI W POLSCE

Wychodźtwo, jako zjawisko zarobkowo-gospodarcze, występuje na ziemiach polskich stosunkowo późno i w początkach swych stanowi część składową emigracji niemieckiej, zalewającej obydwa kontynenty amerykańskie.

W Niemczech emigracja rozpoczyna się w początkach XIX wieku, dochodzi w połowie tegoż wieku do imponującej na owe czasy cyfry 75 tysięcy a w roku 1881 osiąga punkt kulminacyjny, wyrażający się liczbą 220 902 osób, w czem 216 544 do Stanów Zjednoczonych. Później na skutek niebywałego rozrostu przemysłu, spowodowanego zjednoczeniem Rzeszy i francuskiemi miljardami, uzyskanemi po zwycięskiej wojnie 1870—1871 r., emigracja niemiecka szybko się zmniejsza, a w latach przedwojennych daje się nawet zauważyć proces odwrotny, gdyż reemigracja do Niemiec zaczyna przeważać nad wychodźtwem z Niemiec.

Prąd emigracji niemieckiej, rozrastając się i potężniejąc z roku na rok, zagarniał z sobą coraz więcej Polaków, wśród których emigracja osiągnęła najwyższe natężenie w latach 1881—1890, pochłaniając nietylko cały przyrost naturalny, ale i zmniejszając absolutnie liczbę ludności polskiej w zaborze pruskim.

„Skutkiem silnego ruchu wychodźczego z Prus Zachodnich i Księstwa, pisze Roman Dmowski w swojej książce „Wychodźtwo i Osadnictwo", liczba ludności wiejskiej zmniejszyła się nietylko w stosunku do miejskiej, ale nawet absolutnie (od r. 1882 do 1895 o 41 000)".

Po roku 1890 emigracja zamorska z dzielnicy pruskiej zaczyna szybko maleć, przekształcając się na wychodźtwo wewnątrz Rzeszy, które tworzy z czasem wielkie skupiska polskie w Westfalji i Nadrenji oraz Berlinie i innych większych miastach niemieckich.

W zaborze rosyjskim emigracja w poważniejszych rozmiarach datuje się od r. 1876. Wpłynął na to szereg przyczyn, jak nieurodzaj, kryzys przemysłu tkackiego w okręgu łódzkim, zaprowadzenie powszech-

nej służby wojskowej i t. p. Ponieważ czynnikiem kształtującym wówczas naszą politykę emigracyjną był agent niemieckich towarzystw żeglugi, przeto wychodźtwo do Ameryki rozwinęło się najwcześniej i najsilniej na pograniczu z Prusami, a później dopiero sięgnęło do głębi kraju. W rezultacie w szeregu okolic na pograniczu, np. w Augustowskiem i Łomżyńskiem, niema bodaj chałupy chłopskiej, z którejby nie wyemigrowały do Stanów Zjednoczonych przynajmniej jedna lub dwie osoby.

Najpóźniej rozwinęła się emigracja w Galicji, ogarniając początkowo tylko część zachodnią. Kiedy zaś prąd emigracyjny sięgnął i do części wschodniej, nastąpiło jego rozszczepienie pomiędzy Stany Zjednoczone i Kanadę, przyczem tej ostatniej emigracja ruska z Małopolski dawała częstokroć pierwszeństwo przed Stanami Zjednoczonemi.

Obok Stanów Zjednoczonych i Kanady mieliśmy także wychodźtwo do Brazylji, Argentyny i innych krajów zamorskich, ale w porównaniu ze Stanami Zjedn. wyrażało się ono w cyfrach niewielkich.

Dokładnej statystyki przedwojennego wychodźtwa zamorskiego, będącego początkowo jedyną formą emigracji gospodarczej, nie posiadamy. We wszystkich trzech zaborach mało się troszczono o stan rzeczy na ziemiach polskich, a ponadto emigracja z zaboru rosyjskiego odbywała się przeważnie nielegalnie przez t. zw. zieloną granicę. Statystyka zaś państw imigracyjnych wyjątkowo tylko uwzględniała narodowość imigrantów, podając zazwyczaj przynależność państwową przybysza.

Według dr. Karola Englischa, opierającego swoje badania na danych statystyki urzędowej amerykańskiej, w latach 1901—1910 wyemigrowało do Stanów Zjednoczonych Am. Półn. 863 650 Polaków, a mianowicie:

Z zaboru rosyjskiego	433 361
Z zaboru niemieckiego	22 980
Z zaboru austrjackiego	398 347
Z innych krajów europejskich	2 244
Z innych części świata	6 718
Razem	863 650

Powyższe cyfry nabierają właściwej wymowy dopiero w zestawieniu z danemi, dotyczącemi emigracji innych narodów. Ponieważ zaś najbardziej w tym względzie miarodajną będzie statystyka amerykańska, przeto załączam na str. 68 i 69 dane, obejmujące całą imigrację do Stanów Zjednoczonych w ostatniem dziesięcioleciu przed wojną.

Powyższa statystyka nie obejmuje pasażerów, nienależących do kategorji emigrantów, a których w roku 1912/13 Polska dostarczyła Stanom Zjednoczonym 10 842, czyli w wymienionym roku przyjechało do Stanów Zjednoczonych nie 174 365, lecz 185 207 Polaków.

Jeżeli cyfry, dotyczące Polaków, uzupełnimy odpowiednim odsetkiem Żydów, Rusinów, Rosjan i Niemców i je podsumujemy, to się okaże, że w okresie przedwojennym emigracja do Stanów Zjednoczonych z terytorjum dzisiejszej Rzeczypospolitej dochodziła, a w niektórych latach przekraczała nawet liczbę 200 tysięcy osób rocznie.

Całą zaś emigrację zamorską łącznie z emigracją bezpowrotną (osadniczą) do Syberji i państw europejskich należałoby obliczać na 200—300 tysięcy osób rocznie.

Warszawski Komitet Statystyczny dla emigrantów z Kongresówki, wyjeżdżających w celach osadniczych w r. 1912, ustala następujący stosunek procentowy:

Do Ameryki Północnej .	75,6%
Do Ameryki Południowej	11,5%
Do Europy Zachodniej .	9,5%
Do Rosji i na Syberję . .	3,4%
Razem	100,0%

Reemigracja żywiołu polskiego ze Stanów Zjednoczonych naogół nie przekraczała 30% liczby wyjeżdżających (np. w r. 1910/11 — dała 6 705 osób, w r. 1911/12 — 37 768, w r. 1912/13 — 24 107), wśród Rusinów odsetek był znacznie mniejszy i minimalny wśród Żydów.

Te same czynniki gospodarcze, które spowodowały znaczne zmniejszenie się przedwojennej emigracji niemieckiej, sprowadzając ją częstokroć do rozmiarów naturalnej wymiany osobowej między Rzeszą a miljonowemi skupiskami niemieckiemi za morzem i które przekształciły strukturę społeczną emigracji, czyniąc z emigranta przedstawiciela ekspansji gospodarczej Niemiec, oddziaływały coraz głębiej i na charakter polskiego wychodźtwa.

Nadzwyczajny rozwój przemysłu w Westfalji i ośrodkach miejskich działał wysysająco nietylko na wieś niemiecką, ale i polską.

Zamiast przeto emigrować za morze, wychodźca polski coraz liczniej osiadał w Berlinie, Hamburgu, Essen, Bochum, Duisburgu i t. d. W 47 gminach położonych wzdłuż linji kolejowej z Gelsenkirchen do Hamm,

IMIGRACJA DO STANÓW ZJEDNOCZONYCH.

(Rok statystyczny zaczyna się 1 lipca i kończy 30 czerwca).

		1903/4	1904/5	1905/6	1906/7	1907/8	1908/9	1909/10	1910/11	1911/12	1912/13	
1	Polacy	67.757	102.437	95.835	138.033	68.105	77.565	128.348	71.446	85.163	174.365	1
2	Murzyni afrykańscy	2.386	3.598	3.786	5.235	4.626	4.307	4.966	6.721	6.759	6.634	2
3	Ormianie	1.745	1.878	1.895	2.644	3.299	3.108	5.508	3.092	5.222	9.353	3
4	Czesi i Morawianie	11.911	11.757	12.958	13.554	10.164	6.850	8.462	9.223	8.439	11.091	4
5	Bułgarzy, Serbowie i Czarnogórcy	4.577	5.823	11.548	27.174	18.246	6.214	15.130	10.222	10.657	9.087	5
6	Chińczycy	4.327	1.971	1.485	770	1.263	841	1.770	1.307	1.608	2.022	6
7	Chorwaci i Słowieńcy	21.242	35.104	44.272	47.826	20.472	20.181	39.562	18.982	24.366	42.499	7
8	Kubańczycy	4.811	7.259	5.591	5.475	3.323	3.380	3.331	3.914	3.155	3.099	8
9	Dalmatczycy, Bośniacy i Hercegowianie	2.036	2.639	4.568	7.393	3.747	1.888	4.911	4.400	3.672	4.520	9
10	Holendrzy i Flamandczycy	7.832	8.498	9.735	12.467	9.526	8.114	13.012	13.862	10.935	14.507	10
11	Indusi wschodni	258	145	271	1.072	1.710	337	1.782	517	165	188	11
12	Anglicy	41.479	50.865	45.079	51.126	49.056	39.021	53.498	57.258	49.689	55.522	12
13	Finlandczycy	10.157	17.012	14.136	14.860	6.746	11.687	15.736	9.779	6.641	12.756	13
14	Francuzi	11.557	11.347	10.379	9.392	12.881	19.423	21.107	18.132	18.382	20.652	14
15	Niemcy	74.790	82.360	86.813	92.936	73.038	58.534	71.380	66.471	65.343	80.865	15
16	Grecy	12.625	12.144	23.127	46.283	28.808	20.262	39.135	37.021	31.566	38.644	16
17	Żydzi	106.236	129.910	153.748	149.182	103.387	57.551	84.260	91.223	80.595	101.330	17
18	Irlandczycy	37.076	54.266	40.959	38.706	36.427	31.185	38.382	40.246	33.922	37.023	18
19	Włosi (północni)	36.699	39.930	46.286	51.564	24.700	25.150	30.780	30.312	26.443	42.534	19
20	Włosi (południowi)	159.329	186.390	240.528	242.497	110.547	165.248	192.673	159.638	135.830	231.613	20
21	Japończycy	14.382	11.021	14.243	30.824	16.418	3.275	2.798	4.575	6.172	8.302	21
22	Koreańczycy	1.907	4.929	127	39	26	11	19	8	33	64	22
23	Litwini	12.780	18.604	14.257	25.884	13.720	15.254	22.714	17.027	14.078	24.647	23
24	Węgrzy	23.883	46.030	44.261	60.071	24.378	28.704	27.302	19.996	23.599	30.610	24
25	Meksykanie	447	227	141	91	5.682	15.591	17.760	18.784	22.001	10.954	25
26	Mieszkańcy wysp Pacyfiku	41	22	13	3	2	7	61	12	3	11	26
27	Portugalczycy	6.338	4.855	8.729	9.648	6.809	4.606	7.657	7.469	9.403	13.566	27
28	Rumuni	4.364	7.818	11.425	19.200	9.629	8.041	14.199	5.311	8.329	13.451	28
29	Rosjanie	3.961	3.746	5.814	16.807	17.111	10.038	17.294	18.721	22.558	51.472	29
30	Rusini	9.592	14.473	16.257	24.081	12.361	15.808	27.907	17.724	21.965	30.588	30
31	Skandynawczycy	61.029	62.284	58.141	53.425	32.789	34.996	52.037	45.859	31.601	38.737	31
32	Szkoci	11.483	16.144	16.463	20.516	17.014	16.446	24.612	25.625	20.293	21.293	32
33	Słowacy	27.940	52.368	38.221	42.041	16.170	22.586	32.416	21.415	25.281	27.234	33
34	Hiszpanie	4.662	5.590	5.332	9.495	6.636	4.939	5.837	8.068	9.070	9.042	34
35	Hiszpanie amerykańscy	1.666	1.658	1.585	1.060	1.063	890	900	1.153	1.342	1.363	35
36	Syryjczycy	3.653	4.822	5.824	5.880	5.520	3.668	6.317	5.444	5.525	9.210	36
37	Turcy	1.482	2.145	2.033	1.902	2.327	820	1.283	918	1.336	2.015	37
38	Walijczycy	1.820	2.531	2.367	2.754	2.504	1.699	2.244	2.248	2.239	2.820	38
39	Mieszkańcy Indji Zachod. (z wyjątkiem Kuby)	1.942	1.548	1.476	1.381	1.110	1.024	1.150	1.141	1.132	1.171	39
40	Inne narodowości	668	351	1.027	2.058	1.530	1.537	3.330	3.323	3.660	3.038	40
	Razem	812.870	1.926.499	1.100.735	1.285.349	782.870	751.786	1.041.570	878.587	838.172	1.197.892	

Polacy stanowili od 10 do 35 procent ludności. W najbardziej polskiej gminie — Habinghorst odsetek ten dochodzi do 43,8%, a w drugiej zkolei — Sedingen wynosił 32,1%.

Siła chłonna ośrodków przemysłowych była tak duża, że na wsi niemieckiej, szczególnie w Saksonji i Prusach, daje się odczuwać coraz większy brak robotników rolnych, który wypełniają robotnicy polscy najpierw z Poznańskiego i Pomorza a później ze wszystkich dzielnic Rzeczypospolitej.

Rząd niemiecki, obawiając się polskiego zalewu wogóle a w odniesieniu do Pomorza i Mazowsza pruskiego w szczególności, wydał szereg przepisów, normujących dopływ emigrantów polskich z zaborów rosyjskiego i austrjackiego i niejednokrotnie bardzo uciążliwych dla wychodźców, np. w okresie od 20 grudnia do 1 lutego nie wolno było zatrudniać żadnego Polaka obcopoddanego. Po 20-tym grudnia robotnicy polscy z dzielnic rosyjskiej i austrjackiej obowiązani byli granice państwa niemieckiego opuścić. Nie wolno było także naszym obieżysasom zabierać z sobą dzieci w wieku szkolnym i t. p.

W r. 1907 wprowadzono przymus legitymacyjny dla robotników zagranicznych w Prusach, księstwach północnoniemieckich i wolnem mieście Lubece, który w roku 1909 został rozszerzony i na Saksonję. Za kartę legitymacyjną pobierano od robotników po 2 marki na granicy. Kto zaś przedostał się przez granicę, nie wykupiwszy karty, ten musiał w miejscu pracy płacić 5 marek.

Według statystyki „Arbeiterzentrale“ — urzędu powołanego do zapośredniczania w pracy robotników cudzoziemskich, w ostatnich czasach przed wojną wystawiano kart legitymacyjnych Polakom i Rusinom razem około 450 tysięcy.

Bliższe pojęcie o rozmiarach emigracji do Niemiec dają tablice zamieszczone na str. 71 i 72.

Rzeczywista cyfra polskich obieżysasów z zaborów austrjackiego i rosyjskiego była niewątpliwie większa. Przedewszystkiem przymus legitymacyjny nie obowiązywał w krajach południowych Rzeszy (Bawarji, Wirtembergji i innych), a następnie na terenach, objętych przymusem, pewien odsetek wychodźców wymykał się z pod kontroli Arbeiterzentrale. I dlatego cyfrę emigrantów sezonowych do Niemiec z dwu wymienionych zaborów możemy śmiało podnieść do 500 tysięcy a razem z emigrantami z byłej dzielnicy pruskiej nawet do 600 tysięcy.

Poza emigracją do Niemiec wychodźtwo nasze kieruje się również i do innych krajów kontynentu europejskiego.

Ks. Dr. Mytkowicz na podstawie obliczeń Księży Misjonarzy z Krakowa, wykonywujących opiekę duszpasterską nad polskimi emigrantami, ustala liczbę polskich wychodźców w Danji na 18 tysięcy dusz.

W Szwecji, według Józefa Okołowicza, pracowało około 2 tysięcy, kilkaset osób — w Belgji i kilka tysięcy — w Szwajcarji.

We Francji, dzisiaj najważniejszym dla nas terenie emigracji kontynentalnej, liczba robotników polskich nie dochodziła do cyfry 20 tysięcy, z czego około 10 tysięcy pracowało na roli. Poza tem spotykało się robotników polskich w Czechach, Austrji i Rumunji.

Statystyka „Arbeiterzentrale" w Niemczech. *)

Statystyka legitymacyj, wystawionych przez Arbeiterzentrale obcopoddanym robotnikom, z podziałem według narodowości:

Wystawiono legitymacyj:	1911	1912	1913
1. Wychodźcom z państwa rosyjskiego:			
Polakom	253.143	281.813	283.395
Rusinom	388	148	55
Niemcom	19.913	17.937	20.173
Litwinom	3.424	3.682	2.747
Rosjanom i innym	—	5.252	10.760
2. Wychodźcom z Austrji:			
Polakom	77.567	75.851	75.079
Rusinom	82.718	77.911	91.395
Niemcom	58.390	54.553	59.631
Czechom	19.803	26.845	28.308
Innym	—	27.784	26.724
3. Węgrom	17.389	23.025	19.830
4. Włochom	47.690	52.177	68.871
5. Holendrom i Belgom	63.743	65.613	64.450
6. Francuzom i Luxemburczykom	793	909	944
7. Duńczykom, Szwedom i Norwegczykom	9.849	9.458	8.483
8. Szwajcarom	3.379	3.846	4.210
9. Wychodźcom innej narodowości	37.836	2.771	2.160
Ogółem	696.025	729.575	767.215

*) Obydwie tablice, obrazujące przedwojenny ruch imigracyjny do Niemiec, jak również tablica, ilustrująca imigrację do Stanów Zjedn. w ostatniem 10-leciu przed wojną, zostały wzięte z pracy Józefa Okołowicza: „Wychodźtwo i osadnictwo polskie przed wojną światową".

Statystyka legitymacyj, z podziałem według zatrudnienia przychodźców w rolnictwie i przemyśle:

Wystawiono legitymacyj	Rolnictwo			Przemysł		
	1911	1912	1913	1911	1912	1913
1. Wychodźcom z państwa rosyjskiego:						
Polakom . . .	237.720	259.292	259.413	15.423	22.521	23.982
Rusinom	247	81	20	141	67	35
Niemcom	11.035	10.234	11.693	8.878	7.703	8.480
Litwinom	2.491	2.921	2.347	933	761	400
Rosjanom	—	1.915	6.360	—	3.337	4.400
2. Wychodźcom z Austrji:						
Polakom . . .	61.236	56.346	56.910	16.331	19.505	18.169
Rusinom	47.710	40.952	51.546	35.008	36.959	39.849
Niemcom	4.672	2.647	3.031	53.718	51.906	56.600
Czechom	828	1.061	841	18.975	25.784	27.467
Innym	—	174	288	—	27.610	26.436
3. Węgrom	5.944	6.818	4.358	11.445	16.207	15.472
4. Włochom	22	32	24	47.668	52.145	68.847
5. Holendrom i Belgom	10.381	10.303	10.255	53.362	55.310	54.195
6. Francuz. i Luxemburczykom	39	31	24	754	878	920
7. Duńczykom, Szwedom i Norwegczykom	3.231	3.238	3.102	6.618	6.220	5.381
8. Szwajcarom . . .	1.173	1.305	1.470	2.206	2.541	2.740
9. Wychodźcom innej narodowości . . .	1.173	14	24	36.663	2.757	2.136

Jak widzimy z powyższego, rozmiary polskiej emigracji przed wojną były olbrzymie. W odniesieniu do terenu dzisiejszej Rzeczypospolitej wyrażały się one w liczbach miljonowych, aczkolwiek nie wszystkie części składowe wielkiego prądu emigracyjnego dawały się uchwycić cyfrowo, np. wychodźtwo nasze do Rosji i Syberji.

Obok bowiem inteligencji, emigrującej masowo do Rosji od lat 150, najpierw przymusowo w okresie konfederacji Barskiej i powstań a później dobrowolnie, potworzyły się w większych miastach państwa carów duże polskie ośrodki robotnicze i to nietylko w Petersburgu, Moskwie czy Odesie, lecz i w dalekiej Czycie i Tomsku.

Najpóźniej na widowni zjawia się fala osadnicza. Ruch przesiedleńczy do Syberji, popierany mocno przez rząd, w pewnych momentach docierał i do Kongresówki. Nasze Zagłębie Dąbrowskie przeżyło w latach

1909—1911 typową gorączkę emigracyjną, związaną jednakże z Syberją, a nie Brazylją, która wzbogaciła język polski o to wyrażenie. Jeden tylko rok 1911 dał Syberji 60 700 emigrantów z Kongresówki.

Cyfry 200—300 tysięcy rocznie wychodźców zamorskich i bezpowrotnych do krajów kontynentalnych Europy razem z Niemcami i Rosją oraz około 600 tysięcy emigrantów sezonowych z terytorjum dzisiejszej Rzeczypospolitej posiadają wymowę, której społeczeństwo polskie nie doceniało dawniej i nie docenia obecnie.

Te cyfry wykazują z jednej strony, że prawie cały przyrost naturalny w granicach dzisiejszej Rzeczypospolitej był pochłaniany przez emigrację, a z drugiej — że od 1 500 000 do 2 000 000 rodzin w znacznej części a nieraz i w całości opierało swój byt na zarobkach, uzyskanych na emigracji.

W odniesieniu do 600 tysięcy rodzin emigrantów sezonowych teza powyższa nie wymaga uzasadnienia. Co zaś się tyczy emigrantów zamorskich, to olbrzymia ich większość przynajmniej w ciągu lat 5-ciu pamiętała o swoich rodzinach, pozostawionych w Polsce, co nam daje minimalnie jeden miljon rodzin, korzystających z pomocy swoich bliskich, zamieszkałych za oceanem.

Tylko wielkim napływem dolarów amerykańskich, marek niemieckich i innych walut zagranicznych, którego źródłem była emigracja, tłumaczy się zjawisko paradoksu gospodarczego, jakim były przedwojenne ceny ziemi w Polsce. Ceny te przewyższały nieraz ceny ziemi w Zachodniej Europie i nie wytrzymywały żadnej kalkulacji handlowej. Nic też dziwnego, że większa własność ziemska topniała niezmiernie szybko.

Wojna światowa emigracji nie przerwała, zmieniła tylko jej charakter i ograniczyła teren z jednoczesnem jego rozszerzeniem. Setki tysięcy polskich robotników zapełniły niemieckie fabryki i kopalnie, pracując częstokroć w zakładach, do których dostanie się Polaka przed wojną było zgóry wykluczone.

Po wojnie, pomimo niesprzyjających warunków, wszelkiego rodzaju utrudnień i coraz dalej idących ograniczeń prawnych emigracja wykazuje wielką prężność i przesiąka wszelkiemi możliwemi porami do krajów kontynentalnych i zamorskich.

W ciągu 16 lat istnienia Niepodległości emigracja kontynentalna przekroczyła cyfrę jednego miljona, a zamorska — 700 tysięcy. Nie są to liczby

absolutne, gdyż emigracja kontynentalna nosi w dużej mierze charakter sezonowy a ruch powrotny z za morza dał 200 000 osób.

Bardziej szczegółowe pojęcie o rozmiarach i kierunkach naszej emigracji powojennej dają załączone tablice, opracowane na podstawie danych urzędowych polskich, które wymagają jednak pewnego omówienia. Nie ulega bowiem wątpliwości, że nie do jednego kraju emigracja była większa, niż to wykazuje nasza statystyka, np. do Niemiec, niektórych krajów Ameryki Południowej, Palestyny. To samo zresztą można twierdzić i w odniesieniu do reemigracji z poszczególnych krajów.

W pierwszych latach niepodległości sprężystość i dokładność pracy władz administracyjnych pozostawiały wiele do życzenia i niejedno zjawisko ruchu migracyjnego uniknęło zarejestrowania.

Emigracja do Niemiec w latach 1919—1925 wynosiła stale około 100 tysięcy rocznie, aczkolwiek w naszej statystyce nie figuruje wcale albo z cyframi, wyrażającemi się w dziesiątkach osób. Ze względu na brak umów z rządem niemieckim cały ruch emigracyjny do Niemiec przy daleko posuniętej tolerancji naszych władz odbywał się przez zieloną granicę. Po zawarciu w roku 1926 umowy emigracyjnej z rządem Rzeszy polskie urzędy pośrednictwa pracy ujmują ruch emigracyjny do Niemiec w karby pewnej organizacji, ale opanować go w całości nie zdołały. Utartemi oddawna szlakami i ścieżkami z pominięciem instytucyj urzędowych i formalności znaczny odsetek naszych obieżysasów przedostawał się do Niemiec i w podobny sposób wracał. Szczególnie łatwo przedostawali się emigranci przez zieloną granicę do Prus Wschodnich z sąsiadujących z niemi powiatów województwa białostockiego. Zamknięcie definitywne granicy niemieckiej w r. 1932 najboleśniej odczuł pow. Wieluński, dostarczający sam jeden dwadzieścia kilka tysięcy obieżysasów rocznie.

Porównywując dane statystyczne nasze ze statystyką państw południowo-amerykańskich, niejednokrotnie można stwierdzić poważne różnice w liczbach, np. Urugwaj w poszczególnych latach wykazuje przeszło dwukrotnie większą liczbę przybyszów z Polski, niż te cyfry, które podaje nasza statystyka. Tłumaczy się to głównie przemytem naszych emigrantów przez niemieckie linje okrętowe, które wyzyskując liberalizm przepisów imigracyjnych Urugwaju, zaopatrują naszych wychodźców w niemieckie t. zw. żółte paszporty i później przez Bremę wysyłają ich do Montewideo. Akcja ta w pewnym okresie nosiła charakter masowy. Bodaj w każdem miasteczku na pograniczu polskiem znajdowało się biuro linji okrętowej, działające w Polsce za pośrednictwem licznych agentów.

I.

RUCH EMIGRACYJNY W LATACH 1918—1934.

Rok	Emigracja		Reemigracja		Bilans	
	kontynent.	zamorska	kontynent.	zamorska	kontynent.	zamorski
1918	—	4.629	—	—	—	+ 4.629
1919	804	5.901	—	6.261	+ 804	— 360
1920	14.183	74.121	—	26.328	+ 14.183	+ 47.793
1921	8.851	107.449	—	50.205	+ 8.851	+ 57.244
1922	31.373	38.716	3.608	11.116	+ 27.765	+ 27.600
1923	72.020	55.401	3.526	5.925	+ 68.494	+ 49.476
1924	52.082	22.511	8.231	6.629	+ 43.851	+ 15.882
1925	42.769	38.449	17.131	4.101	+ 25.638	+ 34.348
1926	117.616	49.893	49.171	6.017	+ 68.445	+ 43.876
1927	89.427	58.187	73.014	6.799	+ 16.413	+ 51.388
1928	122.049	64.581	112.921	6.159	+ 9.128	+ 58.422
1929	178.132	65.310	97.932	6.571	+ 80.200	+ 58.739
1930	171.853	46.534	93.459	7.625	+ 78.394	+ 38.909
1931	64.235	11.770	80.455	7.223	— 16.220	+ 4.547
1932	11.772	9.667	32.706	5.868	— 20.934	+ 3.799
1933	18.342	17.166	14.910	3.853	+ 3.432	+ 13.313
1934	21.758	20.802	31.770	2.262	— 10.012	+ 18.540
Razem .	1.017.266	691.087	618.834	162.942	398.432	528.145

II.

EMIGRACJA KONTYNENTALNA WEDŁUG KRAJÓW

Rok	Niewiadome	Francja	Niemcy	Łotwa	Belgja	Danja	Rumunja	Czechosłow.	Rosja Sow.	Austrja	Holandja	W. Brytanja	Szwajcarja	Jugosław.	Inne kraje	Razem
1918	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1919	—	804	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	804
1920	794	13.389	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14.183
1921	—	8.851	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8.851
1922	79	29.840	41	—	64		586	—	—	503	—	199	61	—	—	31.373
1923	—	70.895	17	—	62	100	32	617	—	150	—	92	55	—	—	72.020
1924	429	48.912	80	—	416	1.427	342	234	—	160	—	82	—	—	—	52.082
1925	3.150	36.373	266	—	455	1.690	477	116	—	39	—	82	—	68	53	42.769
1926	799	68.704	43.706	—	1.970	999	784	116		71	—	124	—	296	47	117.616
1927	1.633	16.211	68.779	—	1.086	353	994	—	371	—	—	—	—	—	—	89.427
1928	2.240	32.145	85.375	—	1.237	593	223	—	236	—	—	—	—	—	—	122.049
1929	2.573	81.508	87.247	—	5.973	490	196	—	145	—	—	—	—	—	—	178.132
1930	286	86.500	77.540	655	4.893	5	156	508	74	43	432	101	149	311	200	171.853
1931	6	28.396	32.302	1.748	868	4	45	96	49	19	221	78	189	78	136	64.235
1932	13	8.133	388	1.882	509	9	62	102	119	71	112	64	169	29	110	11.772
1933	5	11.427	701	4.796	538	2	114	73	105	77	121	44	159	21	159	18.342
1934	7	8.026	914	11.993	281	7	102	25	97	31	34	28	100	8	105	21.758
Razem	12.014	550.114	397.356	21.074	18.352	5.679	4.113	1.887	1.196	1.164	920	894	882	811	810	1.017.266

III.

EMIGRACJA ZAMORSKA WEDŁUG KRAJÓW

Rok	Nie wiadome	Stany Zjednoczone	Kanada	Argentyna	Palestyna	Brazylja	Meksyk	Urugwaj	Kuba	Paragwaj	Peru	Afryka	Australja	Inne kraje Amer.	Inne kraje Azji	Razem
1918	1.603	3.026	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4.629
1919	1.337	4.527	—	—	—	37	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5.901
1920	21.144	48.095	4.306	—	—	576	—	—	—	—	—	—	—	—	—	74.121
1921	602	90.101	7.571	2.407	6.115	653	—	—	—	—	—	—	—	—	—	107.449
1922	566	27.723	3.717	3.311	2.623	776	—	—	—	—	—	—	—	—	—	38.716
1923	3.037	31.627	4.794	9.938	1.973	717	3.315	—	—	—	—	—	—	—	—	55.401
1924	150	4.290	2.271	5.590	5.724	2.513	1.973	—	—	—	—	—	—	—	—	22.511
1925	283	9.089	4.268	8.820	13.696	1.383	134	137	327	—	44	118	82	58	10	38.449
1926	4	8.249	15.810	14.435	6.840	2.490	279	537	415	—	49	153	339	211	82	49.893
1927	—	9.397	22.030	20.189	840	3.374	327	745	443	6	13	234	410	102	77	58.187
1928	29	8.507	27.036	22.007	383	4.402	284	942	346	11	27	280	147	105	75	64.581
1929	30	9.309	21.703	21.116	1.883	8.732	285	929	445	15	23	434	218	170	18	65.310
1930	7	6.909	16.940	13.804	2.379	3.430	358	1.351	306	125	159	365	179	198	24	46.534
1931	3	1.353	1.326	4.423	1.535	1.111	56	1.283	128	94	17	234	49	139	19	11.770
1932	—	1.433	1.118	2.056	2.879	1.019	87	470	82	68	—	204	97	141	13	9.667
1933	—	1.273	1.065	1.724	10.344	1.627	215	301	71	22	15	168	92	226	23	17.166
1934	—	1.482	1.354	2.057	12.685	2.004	88	381	196	31	16	146	65	267	30	20.802
Razem	28.795	266.390	135.309	131.877	69.899	34.844	7.401	7.076	2.759	372	363	2.336	1.678	1.617	371	691.087

IV.

REEMIGRACJA KONTYNENTALNA WEDŁUG KRAJÓW.

Rok	Nie wia-dome	Niem-cy-	Fran-cja	Łotwa	Belgja	Danja	Ru-mu-nja	Cze-cho-słow.	Au-strja	Jugo-sław.	Ho-lan-dja	Szwaj-carja	W. Bry-tanja	Rosja Sow.	Inne kraje	Razem
1918	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1919	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1920	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1921	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1922	—	3.608	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3.608
1923	—	3.526	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3.526
1924	—	3.253	4.917	—	18	36	7	—	—	—	—	—	—	—	—	8.231
1925	1.154	8.760	5.126	—	196	1.666	15	202	—	—	—	—	1	—	11	17.131
1926	6.570	36.043	6.392	—	15	5	60	47	—	35	—	—	1	—	3	49.171
1927	29.210	39.376	4.143	—	52	80	152	—	—	—	—	—	—	1	—	73.014
1928	14.830	87.224	10.058	—	137	151	516	—	—	—	—	—	—	5	—	112.921
1929	6.642	82.003	8.448	—	247	389	203	—	—	—	—	—	—	—	—	97.932
1930	6.806	75.533	9.779	399	525	9	79	24	52	73	78	20	16	5	61	93.459
1931	5.994	45.689	26.174	1.471	692	14	119	20	86	50	55	26	20	—	45	80.455
1932	3.809	1.470	25.126	1.382	602	1	33	12	62	60	36	60	13	1	39	32.706
1933	2.949	704	10.171	487	347	2	58	14	65	42	25	15	6	2	23	14.910
1934	538	468	20.204	10.120	162	1	147	7	30	13	60	4	2	1	13	31.770
Razem	78.502	387.657	130.538	13.859	2.993	2.354	1.389	326	295	273	254	125	59	15	195	618.834

V.

REEMIGRACJA ZAMORSKA WEDŁUG KRAJÓW.

Rok	Niewiadome	Stany Zjedn.	Argentyna	Kanada	Palestyna	Brazylja	Urugwaj	Kuba	Peru	Meksyk	Afryka	Australja	Inne kraje Amer.	Inne kraje Azji	Razem
1918	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
1919	6.261	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6.261
1920	—	26.328	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	26.328
1921	—	50.205	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	50.205
1922	—	8.939	1.036	1.141	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11.116
1923	3.829	2.096	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5.925
1924	828	5.048	561	134	—	58	—	—	—	—	—	—	—	—	6.629
1925	449	2.639	470	194	268	74	—	1	—	—	—	—	6	—	4.101
1926	659	2.552	574	276	1.886	40	8	—	—	—	3	17	1	1	6.017
1927	891	2.205	904	451	2.214	108	15	1	1	—	1	1	4	3	6.799
1928	1.544	1.565	1.206	1.000	754	55	22	2	2	—	1	4	2	2	6.159
1929	1.632	942	1.778	1.486	563	134	18	5	1	1	1	—	6	4	6.571
1930	1.695	1.096	2.439	1.831	179	340	9	4	1	1	17	1	—	12	7.625
1931	1.137	1.024	2.365	2.326	191	151	4	—	—	—	14	1	1	9	7.223
1932	662	632	2.141	2.160	109	40	111	2	—	—	2	—	7	2	5.868
1933	456	218	2.105	883	66	46	71	2	1	—	—	—	5	—	3.853
1934	279	308	759	617	216	39	38	—	—	—	1	—	1	4	2.262
Razem	20.322	105.797	16.338	12.499	6.446	1.085	296	17	6	2	40	24	33	37	162.942

Tak samo i argentyńska statystyka różni się od naszej, np. w r. 1929 Dyrekcja Imigracji w Buenos Aires wykazała 24 tysiące imigrantów z Polski, a nasz Urząd Emigracyjny — tylko 21 tysiąc.

Co się tyczy Palestyny — to powszechnie wiadomo, że pod najrozmaitszemi pozorami przemycanie emigrantów odbywa się stale i w dużych rozmiarach. Administracja angielska dotychczas nie potrafiła położyć tamy temu procesowi infiltracji ludzkiej i prawdopodobnie nie potrafi.

Zastrzeżenia odnośnie wysokości cyfr emigracji do Niemiec, wynoszącej około 100 tysięcy rocznie, nie wpływają na bilans emigracji kontynentalnej po wojnie, wyrażający się cyfrą 400 tysięcy, gdyż ruch powrotny z Niemiec był również odpowiednio większy. Bilans zaś emigracji zamorskiej według naszej statystyki wyraża się cyfrą 528 tysięcy, czyli razem według danych urzędowych w ciągu ostatnich lat 16-tu straciliśmy bezpowrotnie prawie 930 tysięcy obywateli, liczbę większą od zaludnienia Paragwaju, mającego 450 tysięcy km² obszaru, czyli kraju większego od Polski.

Prężność emigracyjna w Polsce jest tak duża, że zaczyna pokonywać przeszkody i trudności, wytworzone przez kryzys i obostrzenia przepisów imigracyjnych.

Emigracja kontynentalna osiągnęła najniższy poziom w r. 1932, wyrażając się cyfrą 11 772 osób, w roku 1933 podniosła się do 18 342 osób i w r. 1934 — do 21.758 osób.

Emigracja zamorska dała najniższą cyfrę 9 667 osób również w r. 1932, w roku 1933 wzrosła do 17 166 osób i w r. 1934 — do 20 802.

Wpływ emigracji z okresu kryzysu światowego na gospodarstwo narodowe Polski jest minimalny. O ile przed wojną, jak to już zostało zaznaczone, do dwóch miljonów rodzin doznawało bezpośrednio dobrodziejstw emigracji kontynentalnej i zamorskiej, to dzisiaj struga marek niemieckich wyschła zupełnie, a rzeka dolarów amerykańskich ograniczyła się do niewielkiego również wysychającego coraz bardziej strumyka. I tutaj właśnie należy szukać obok wzrastającego przeludnienia głównego źródła nędzy wsi polskiej. Wprawdzie według obliczeń Gliwica w latach powojennych wpływy z oszczędności emigrantów zapewniły naszemu gospodarstwu narodowemu kwotę przeszło 2 500 miljonów złotych, ale każdy następny rok będzie przynosił tych oszczędności coraz mniej.

Wobec kolosalnego bezrobocia na całym świecie emigrację zarobkową — główne źródło oszczędności emigracyjnych, można uważać za

skończoną; drugie źródło — pomoc dla krewnych od emigrantów, osiadłych na stałe w Stanach Zjednoczonych, jest już na ukończeniu, gdyż na skutek polityki imigracyjnej Stanów Zjednoczonych, uniemożliwiającej przyjazd osobom, nieposiadającym bliskich krewnych w Ameryce, proces całkowania rodzin naszych emigrantów amerykańskich ma się ku końcowi, a nieplanowa emigracja osadnicza (na planową dotychczas nie zdobyliśmy się) nie może się stać źródłem dopływu pieniędzy lub innych poważniejszych korzyści gospodarczych dla kraju.

Cyfra 100 tysięcy (ściśle 99 507) emigrantów w ciągu ostatnich trzech lat kryzysowych wykazuje, że problem emigracji w Polsce ani na chwilę nie zeszedł z porządku dziennego i nie zejdzie. Żeby tę prostą prawdę uświadomić w całej pełni wystarczy porównać gęstość zaludnienia naszej wsi z gęstością zaludnienia wsi zachodnio-europejskiej, np. Danji.

W Danji, słynącej z wysokiego poziomu kultury rolnej, będącej od wielu lat celem naszych marzeń i dążeń, żyje z rolnictwa na jednym kilometrze kwadratowym nie więcej, niż 40 osób, kiedy w Polsce w szeregu województw centralnych i południowych — około 80, a zatem o 40 osób za dużo. Podniesienie intensywności uprawy roli przyczyni się do poprawy bytu ludności wiejskiej, ale zagadnienia przeludnienia wsi nie rozwiąże, skoro przy racjonalnie zorganizowanej pracy przez długie jeszcze lata 40 osób wystarczy do uprawy jednego kilometra kwadratowego ziemi.

Przed wojną wyjście z tej sytuacji ludność nasza znajdowała w masowej emigracji, dzisiaj emigracja spadła do minimum i dlatego wieś polska tak ciężko odczuwa kryzys, będący dla niej kryzysem podwójnym i gospodarczym w znaczeniu ogólno-światowem i emigracyjnym.

Sprawa przezwyciężenia kryzysu gospodarczego jest zagadnieniem światowem. Polska przy jego rozwiązywaniu może korzystać z bogatych doświadczeń obcych, europejskich i amerykańskich, natomiast przy rozwiązywaniu kryzysu emigracyjnego sama musi szukać właściwych dróg i poniekąd przodować w tym względzie Europie, gdyż tylko w niewielu krajach europejskich emigracja odgrywa taką rolę, jak w Polsce, i również mało gdzie przeludnienie na wsi poczyniło takie postępy, jak u nas.

Badanie stosunków w krajach imigracyjnych wykazuje, że większość tych krajów nie chce jedynie imigracji robotniczej zarobkowej, natomiast gotowa jest służyć ułatwieniami dla imigracji rolnej, osadniczej.

W Ameryce Południowej znajdujemy miljony kilometrów kwadratowych ziemi dziewiczej, oczekującej z utęsknieniem na pług przybysza

europejskiego. Szczególnie popularnem jest osadnictwo w republikach, położonych nad Pacyfikiem, i w Paragwaju. Wystarczy przypomnieć wielkie koncesje kolonizacyjne w Peru dla towarzystw cudzoziemskich, opłacanie przez szereg lat po wojnie przez rząd chilijski przejazdów oceanicznych dla osadników z Niemiec, przywileje mennonitów w Paragwaju, czyniące z nich państwo w państwie, oraz coraz większe zainteresowanie sprawami osadniczemi w Kolumbji. Również wielkie republiki południowo-amerykańskie, Argentyna i Brazylja, noszą się oddawna z wielkiemi planami kolonizacyjnemi, ale pomimo tych zamierzeń sprawa kolonizacji nie może ruszyć z miejsca. Dla wymienionych republik bowiem osadnictwo nie jest nieodzowną koniecznością życiową, a tylko zjawiskiem pożytecznem i mocno kosztownem, gdyż istotnie dotychczasowe metody kolonizacji w Południowej Ameryce trudno uważać za tanie.

Nic więc dziwnego, że ani Argentyna, ani Brazylja z realizacją swoich projektów kolonizacyjnych nie śpieszą się.

Właściwie koszty przygotowania działek osadniczych dla rolników europejskich nie są duże i nie na tem polegają dla nas główne trudności, związane z osadnictwem. Chodzi o to, że rolnik europejski niema za co jechać.

Przeciętny koszt przejazdu rodziny osadniczej do Ameryki Południowej wynosi minimalnie 3 tysiące złotych, do których dochodzi jeszcze 1—2 tys. złotych na koszty urządzenia się w nowym kraju i wyżywienia do pierwszych zbiorów, co razem czyni kwotę około 5-ciu tysięcy złotych, stanowiących w dzisiejszych czasach poważną fortunę. W związku z powyższem nasuwa się pytanie, czy wogóle emigracja w dzisiejszych czasach jest zjawiskiem pożądanem.

Wychodźtwo zarobkowe, będące wielkiem źródłem dopływu gotówki do kraju, skończyło się, a osadnictwo na skutek wysokich kosztów przejazdu pozostało dostępnem jedynie dla zamożnych chłopów, których wyjazd nie jest potrzebny dla nich samych, ani pożądany dla kraju. W interesie kraju mogłoby leżeć wysyłanie w pierwszym rzędzie głodujących bezrolnych, ale nigdy rolników, mających zapewnioną egzystencję.

Dlatego w naszej akcji kolonizacyjnej powinniśmy wyzyskać wszelkie możliwości osadnicze, istniejące jeszcze w Europie, np. we Francji, oraz poważnie się zastanowić nad sprawą rozwiązania zagadnienia transportu.

Wyludnienie wsi we Francji coraz bardziej zaczyna przerażać francuską opinję publiczną. Mnożą się artykuły, broszury i książki, poświęcone tej sprawie. Cytuje się przykłady poprostu przerażające w swej wymowie. ,,A Vauville, qui de 613 habitans en 1855 n'en compte plus

que 172, le mètre carré de bonne terre arable se vend un centime (w Vauville, które z 613 mieszkańców spadło do 172, metr² dobrej ziemi ornej sprzedaje się po jednym centymie), podaje Flour de Saint-Génis w swojem dziele „La propriété rurale en France", wydanem przed wojną, a wszak po wojnie sytuacja jeszcze się pogorszyła.

Około 2 miljonów ha ziemi uprawnej, zamienionej z powodu braku rąk roboczych na pastwiska lub pozostającej ugorem, stwarzają we Francji warunki przyjazne dla porozumienia w sprawie kolonizacji.

Rozwiązanie zagadnienia transportu osadników zamorskich winno iść w kierunku jak najdalej idącego obniżenia ceny kart okrętowych oraz przerzucenia obniżonych kosztów transportu na przyszły dorobek osadnika w kraju zamorskim.

Japończycy ten problem rozwiązali. Prowadzą w Brazylji kolonizację wybitnie nakładową (osadzenie jednej rodziny, licząc najskromniej, kosztuje ich ponad 10 tysięcy złotych), a jednakże samowystarczalną.

Osadnicy japońscy otrzymują na kredyt nietylko wszelką pomoc przy zagospodarowaniu się na miejscu, lecz i przejazd przez ocean, a później spłacają należność z dorobku, osiągniętego w Brazylji. Japończycy potrafili tego rodzaju organizację stworzyć własnym wysiłkiem i rozbudować dzisiaj na wielką skalę. W jednej tylko prowincji San-Paulo osiedlili w ostatnich latach (przed wojną emigracji japońskiej do Brazylji nie było) przeszło 100 tysięcy osób.

Nasze umiejętności organizacyjne, poczucie karności i dyscypliny ustępują poważnie uzdolnieniom organizacyjnym japońskim (np. osadnicy japońscy na rozkaz zgóry przyjęli katolicyzm, jako wyznanie panujące w kraju) i dlatego rozwiązanie problemu kredytowania kosztów przejazdu wymagałoby porozumienia z rządami krajów imigracyjnych, ażeby w stosunku do niesumiennych płatników można było stosować z łatwością niezbędne rygory prawne. Dopiero załatwienie sprawy kosztów przejazdu otworzy naprawdę szerokie perspektywy dla kolonizacji zamorskiej. Wówczas można będzie opracować jeden lub kilka wielkich planów kolonizacyjnych, obliczonych na dziesiątki i setki tysięcy ludzi.

Z chwilą, kiedy za morze będą mogli wyjeżdżać bezrolni i małorolni, materjału osadniczego nie zabraknie, przeznaczone pod osadnictwo obszary zostaną skolonizowane w ustalonych terminach, okręty będą mogły liczyć na pełny ładunek pasażerów, a kompanje okrętowe, mając zgóry zapewnione większe kontyngenty emigrantów, nietylko obniżą ceny przejazdu, ale zgodzą się również i na udzielanie dłuższego kredytu.

Dzisiaj statki wszystkich linij okrętowych wędrują puste. Normalny rozwój wypadków na terenach imigracyjnych nie może dostarczyć

pasażerów w dostatecznej ilości. Do Argentyny np. pomimo znacznej poprawy stanu gospodarczego, wyjechało w roku ubiegłym 2 tysiące emigrantów z Polski, kiedy rok 1929 dał ich 24 tysiące.

Przed kilku laty jeden z uczonych skandynawskich wysunął tezę, iż rozwiązanie kryzysu europejskiego może nastąpić na drodze kooperacji trzech czynników: materjału ludzkiego z Europy, terenów w Południowej Ameryce i kapitału z Północnej Ameryki.

W międzyczasie trzeci czynnik — kapitał północno-amerykański stał się nieaktualnym, a sama teza, nie mając uniwersalnego znaczenia, jakie jej chciano przypisać, wskazuje drogę o tyle słuszną, że istotnie na terenach Ameryki Południowej jest jeszcze dosyć miejsca dla wszystkich bezrobotnych Europy. Trudności jednakże w dokonaniu tego nowego przesiedlenia ludów są olbrzymie i mogą być rozwiązywane jedynie stopniowo przy wzajemnem uzgodnieniu polityki krajów południowo-amerykańskich i europejskich.

Pozbycie się bezrobotnych będzie niewątpliwym plusem dla Europy. Przybycie miljonów osadników europejskich stanie się potężną dźwignią rozwoju krajów południowo-amerykańskich i ta zgodność interesów stwarza trwałą podstawę do współdziałania zainteresowanych krajów. Oczywiście, uświadomienie tej prawdy wymaga czasu, jak również prób praktycznych. Sądzę, że Polska, rozporządzająca znakomitym materjałem pionierskim, winna pierwsza wystąpić z odpowiednią inicjatywą i szukając rozwiązania dla własnego problemu przeludnienia wsi, zakładać jednocześnie podwaliny pod gmach racjonalnej polityki osadniczej, któraby zjawisko emigracji uczyniła w dużej mierze niezależnem od takich czy innych konjunktur zarobkowych oraz umożliwiła współpracę emigracji nad podniesieniem gospodarczem „starego kraju".

Dostarczanie przez osadników surowców kolonjalnych wzamian za wyroby naszego przemysłu byłoby jedną z najpożyteczniejszych form współpracy.

Zapewne szukanie dróg dla usunięcia przeludnienia wsi i walka z bezrobociem nie mogą ograniczać się do rozstrzygnięć zewnętrznych. Wszystko wewnątrz kraju, jak meljoracje rolne, budowa dróg, regulacja rzek i temu podobne, wszystko, co może przyczynić się do gospodarczego podniesienia kraju, winno być zrobione. Zaznaczamy tylko istnienie tej strony zagadnienia, gdyż tutaj zajmujemy się rozpatrzeniem problemu wyłącznie na odcinku emigracyjnym.

Jeżeli w warunkach przedwojennych, gospodarczo pomyślniejszych, sam rozwój życia gospodarczego kraju nie był w stanie pochłonąć naszego przyrostu naturalnego, to tembardziej nie jest w stanie tego uczynić dzisiaj. 400—500 tysięcy co rok nowych obywateli, bezrobocie w mia-

stach i coraz groźniejsze w swych skutkach przeludnienie wsi — domagają się rozwiązania, do którego musi się podejść praktycznie, nie pomijając żadnego ze środków, mogących przynieść ulgę, a niewątpliwie jednym z takich środków jest osadnictwo.

Chodzi tylko o stworzenie takich warunków, przy których mógłby emigrować proletarjat najpierw rolny, a później i miejski i przy których koszty tej emigracji, poza inwestowaniem niezbędnego kapitału obrotowego, nie obciążały Polski.

Oczywiście, niezbędnemi warunkami wszelkiej poważniejszej akcji muszą być myśl twórcza i odwaga decyzji, których, niestety, na odcinku emigracyjnym naszej rzeczywistości nawet z latarką Djogenesa dopatrzeć się trudno.

MGR. B. KRZYWIEC

MARYNARKA WOJENNA W POLSCE ODRODZONEJ

Nie czekając na wyniki Konferencji pokojowej i na ustąpienie z Pomorza wojsk niemieckich, jakby przypadkiem w rocznicę zwycięstwa pod Oliwą, pojawia się dekret Naczelnika Państwa i Naczelnego Wodza Józefa Piłsudskiego o utworzeniu polskiej marynarki wojennej.

Dekret ten brzmi jak następuje:

DEKRET
O UTWORZENIU SEKCJI MARYNARKI

Z dniem 28 listopada 1918 r. rozkazuję utworzyć marynarkę polską, mianując jednocześnie pułkownika marynarki, Bogumiła Nowotnego szefem Sekcji Marynarki przy Ministerstwie Spraw Wojskowych.

Warszawa, 28 listopada 1918 r.

(—) Józef Piłsudski.

Powyższy dekret był pierwszą podstawą prawną istnienia marynarki.

Oczywiście, że flota polska w r. 1918 nie istniała nawet w najskromniejszym zakresie.

Wokoło Sekcji Marynarki garną się oficerowie i marynarze z pod bander wszystkich trzech zaborów.

Zaczątkiem flotylli wiślanej staje się kilka uzbrojonych statków i motorówek odebranych Niemcom w pamiętne dni listopadowe. Bazą i punktem zbornym staje się Modlin — jest to więc pierwszy port wojenny Rzeczypospolitej.

W przewidywaniu objęcia Pomorza przez wojska polskie zostaje sformowany Bataljon Morski.

Rząd polski, świadom tego, że Sekcja Marynarki ma zbyt ciasne ramy, aby móc objąć organizację spraw, związanych z przyszłem obję-

ciem wybrzeża — dekretem z dnia 14 maja 1919 r. rozszerza ją w Departament Spraw Morskich. Szefem departamentu mianowany został kontr-admirał Kazimierz Porębski, a zastępcą szefa Departamentu komandor Jerzy Świrski.

Po ukonstytuowaniu się Departament Morski przystępuje do pracy, która rozwija się w dwóch kierunkach: 1) praca wewnętrzno-organizacyjna, 2) opracowanie polskich postulatów morskich i obrona ich na konferencji pokojowej w Paryżu.

Praca wewnętrzna obejmuje zkolei 2 odcinki: a) sprawy morskie, b) organizację sił zbrojnych na wodach wewnętrznych.

Wobec zajęcia przez polskie wojska części Polesia — Departament Morski formuje flotyllę rzeczną z bazą w Pińsku.

Po wejściu w życie Traktatu Wersalskiego dnia 17 stycznia 1920 r. Bataljon Morski wraz z Dywizją Pomorską przekracza granicę b. zaboru pruskiego, dnia następnego obejmując w posiadanie Toruń.

Poszczególne oddziały baonu obejmują następnie kolejno porty rzeczne w Bydgoszczy, Fordonie, Chełmnie, Grudziądzu i Tczewie, aż wreszcie dnia 10 lutego 1920 r. baon zajmuje Puck i poszczególne punkty wybrzeża. Tegoż dnia odbyła się uroczystość zaślubin morza (akt erekcyjny objęcia morza znajduje się w posiadaniu Muzeum Narodowego w Krakowie).

Tymczasem praca organizacyjna nad stworzeniem floty ulega pewnemu zawieszeniu. Wobec groźnej sytuacji na froncie wschodnim rozkazem z dnia 6 lipca 1920 r. z oddziałów marynarki został sformowany Pułk Morski. Poszczególne baony tego pułku walczą m.in. w obronie Grodna, nad Narwią, w bitwie warszawskiej, osłaniają Pomorze. Flotylla rzeczna w okresie 1919—1920 r. stacza walki na Pinie, Prypeci, Dnieprze i Wiśle.

Z chwilą ukończenia działań bojowych — pułk morski uległ rozwiązaniu. Marynarka wojenna wkroczyła w okres pracy pokojowej.

Dnia 10 lutego b. r. święciliśmy piętnastoletnią rocznicę odzyskania przez Polskę dostępu do morza. Dzień ten jest również świętem naszej młodej marynarki wojennej.

Jakiż jest dorobek organizacyjny i rzeczowy naszej marynarki wojennej w tym piętnastoletnim okresie?

Okres ten wypada podzielić na 2 podokresy:

P i e r w s z y: Od r. 1921 do r. 1930, zakończony przybyciem do kraju pierwszej nowoczesnej pełnowartościowej jednostki bojowej — kontrtorpedowca „Wicher".

Drugi: Od dnia 16 lipca 1930 roku.

W pierwszym podokresie następuje: rozbudowa organizacji władz marynarki wojennej — Departament Morski przekształca się w Kierownictwo Marynarki Wojennej, na czele którego stoi kontradm. Jerzy Świrski — tworzenie służb, szkolnictwa wojenno-morskiego (Szkoła Podchorążych Marynarki Wojennej, Szkoła Specjalistów Morskich, Szkoła Specjalistów Flotylli), budowa portu wojennego w Gdyni, który w r. 1926 jest już o tyle wykończony, że po raz pierwszy dał naszym okrętom schronienie w okresie zimowym, warsztatów portowych w Gdyni i Pińsku, składnicy materjałowej w Modlinie.

Pierwszym okrętem wojennym Odrodzonej Rzeczypospolitej jest zakupiony w r. 1920 stary holownik „Pomorzanin" (300 ton), który jako okręt hydrograficzny podniósł polską banderę wojenno-morską. Na początku 1921 r. na wodach polskich ukazały się 2 kanonierki („Komendant Piłsudski" i „Generał Haller" — 342 t) zakupione w Finlandji, oraz 4 wyławiacze min zakupione w Danji (Mewa, Jaskółka, Czajka i Rybitwa — 200 t). Pierwszą bazą i portem służy tym siłom Puck, a od r. 1926 na stałe Gdynia.

Dzięki nieustannym zabiegom na terenie dyplomatycznym o udział Polski — jako kraju sukcesyjnego — w podziale floty niemieckiej, uchwałą Rady Ambasadorów z dnia 9 grudnia 1919 r. zostaje przyznane Polsce 6 torpedowców:

„Kaszub"[1])	(ex V108) —	rok	bud.	1915	wyp.	375 t
„Mazur"	(ex V105) —	„	„	1915	„	375 t
„Ślązak"	(ex A59) —	„	„	1917	„	365 t
„Krakowiak"	(ex A64) —	„	„	1917	„	335 t
„Podhalanin"	(ex A80) —	„	„	1917	„	365 t
„Kujawiak"	(ex A68) —	„	„	1917	„	335 t

Okręty te zostały wyremontowane i sprowadzone w r. 1921 do Polski, gdzie oddają wielkie usługi w dziedzinie szkolnictwa. Powyższe jednostki stają się zawiązkiem polskiej floty wojennej. Niestety, trzeba to stwierdzić, udział Polski w sukcesji poniemieckiej był nad wyraz skromny. Starania o uzyskanie stosownych jednostek z floty b. monarchji austro-węgierskiej nie zostały uwieńczone powodzeniem, tak samo zresztą, jak i dążenia (które znalazły swój wyraz w prasie) do partycypacji Polski w podziale internowanej przez Francuzów w Bizercie eskadry generała Wrangla, składającej się z kilku wartościowych jednostek wyprowadzonych z Morza Czarnego.

---

[1]) W roku 1925 wskutek nieszczęśliwego wypadku (eksplozja ropy) tonie w Gdańsku torpedowiec „Kaszub".

Tytuł prawny do udziału w podziale flot niemieckiej, austrjackiej i rosyjskiej posiadamy analogiczny do tego jak i w kwestji podziału kolonij niemieckich. Niestety, polityka wielkich mocarstw zwycięskich, niekiedy sprzeczna między sobą, nie szła po linji uwzględnienia słusznych postulatów morskich Polski, jak również Jugosławji i do pewnego stopnia Rumunji. Zatem młode marynarki wojenne tych państw zmuszone zostały do budowy swych sił zbrojnych na morzu własnemi środkami.

Z pomocniczych jednostek poza motorówkami i ścigaczem łodzi podwodnych („Myśliwy"), który już zresztą nie figuruje na liście okrętów wojennych Rzeczypospolitej, zostały zakupione transportowce „Warta" w r. 1924 i „Wilja" w r. 1925. Następnie przybywają: szkuner szkolny „Iskra", hulk dla szkoły specjalistów morskich „Bałtyk", holownik „Smok", okręt pomocniczy „Sławomir Czerwiński", hulk „Lwów" oraz niezbędna ilość kryp.

Równolegle z tem, flotylla pińska wciela do swojego składu: w r. 1920 4 monitory „Warszawa", „Toruń", „Horodyszcze", „Pińsk" (110 t), w r. 1926 — 2 monitory „Kraków" i „Wilno" (70 t). Pozatem w skład flotylli wchodzą statki uzbrojone, motorówki, trawlery rzeczne, holowniki i krypy.

Z chwilą przybycia do Gdyni, dnia 16 lipca 1930 roku, kontrtorpedowca „Wicher" — dalszy rozwój naszej marynarki wojennej powinien być zaliczony do następnego etapu — etapu budowania przez Polskę nowoczesnych sił morskich.

Tak więc w tym okresie zostają wykończone na stoczniach francuskich i przybywają do Polski 2 kontrtorpedowce i 3 łodzie podwodne.

Elementy tych jednostek są następujące:

Kontrtorpedowiec typu „Wicher": wyporność 1 540 t, szybkość 33 węzły, uzbrojenie 4 działa 130 mm, 2 działa 40 mm, 6 wyrzutni torpedowych 550 mm.

Łódź podwodna typu „Wilk": 980/1 250 t, 14/9 w., uzbrojenie 1 działo 100 mm, 6 wyrzutni torpedowych 550 mm, 1 działko 40 mm P. L., 38 min zagrodowych.

Okręty te przybyły do Gdyni w następujących datach (data w nawiasie oznacza dzień spuszczenia okrętu na wodę):

1. „Wicher" — 16. VII. 1930 (10. VII. 1928)
2. „Wilk" — 23. XI. 1931 (12. IV. 1929)
3. „Ryś" — 19. VIII. 1931 (22. IV. 1929)
4. „Żbik" — 20. III. 1932 (15. VI. 1930)
5. „Burza" — 19. VIII. 1932 (16. IV. 1929)

Ostatnio zapoczątkowana została budowa mniejszych jednostek wojennych na stoczniach krajowych. Warsztaty portowe marynarki wojennej w Gdyni spuściły na wodę w dniu 11. X. 1934 r. wyławiacza min „Jaskółka", pierwszy z serji tej klasy okrętów. Obecnie są kontynuowane prace nad wyposażeniem warsztatów w niezbędne narzędzia produkcji, celem przekształcenia ich w stocznię i arsenał, mogące budować i wyposażać większe jednostki, jak np. kontrtorpedowce i łodzie podwodne. Z chwilą podjęcia budowy okrętów całkowicie w kraju — dalszy rozwój naszej marynarki wojennej będzie zapewniony. Jest nadzieja, że pierwsza jednostka, ufundowana zbiorowym wysiłkiem społeczeństwa (akcja budowy łodzi podwodnej imienia Marszałka Piłsudskiego, akcja Funduszu Obrony Morskiej), zostanie założona właśnie na krajowej stoczni w Gdyni. Oby to tylko nastąpiło jak najrychlej; fundusze społeczne zgromadzone już w kwocie powyżej 4 000 000 zł stwarzają możność udzielenia tego zamówienia.

Wreszcie w roku 1934 został zamówiony na stoczni Normanda w Hawrze stawiacz min „Gryf", który jednocześnie będzie służył za krążownik szkolny dla Szkoły Podchorążych Marynarki Wojennej. Elementy tej jednostki są następujące: wyporność 2 250 t, szybkość 20 węzłów, uzbrojenie 6 dział 120 mm, 2 działa 40 mm, pewna ilość min zagrodowych.

Tablica I

Liczebny stan (budżetowy) marynarki wojennej w Polsce
w latach 1930—1935 był następujący:

	1930/1931 [1])	1933/1934 [1])	1934/1935 [1])
Oficerowie	275	376	421
Podoficerowie i szeregowi zawodowi	2 833	1 851	1 843
Szeregowi niezawodowi . .		2 017	3 357
Ogółem . .	3 108	4 244	5 621

[1]) Dane Małego Rocznika Statystycznego na rok 1934, str. 179.

Stan korpusu oficerskiego mar. wojennej na dzień 15. VIII. 1934[1]) był następujący:

1. Oficerów zawodowych marynarki woj. w korpusach morskim, rzeczno-brzegowym i technicznym łącznie z oficerami rezerwy mar. woj. powołanymi do służby czynnej 284
2. Oficerów armji lądowej pełniących służbę w formacjach marynarki woj. i w formacjach wojska, przydzielonych do mar. woj. 131

łącznie . . . 415

Dla porównania przytoczymy cyfry, dotyczące stanu liczebnego (budżetowego) marynarek wojennych innych państw w roku 1933/34[2])

	Oficerowie	Szeregowi	Ogółem
Anglja[3])	6 659	85 679	92 338
Francja	4 532	52 650	57 182
Italja	3 296	51 326	54 622
Niemcy	1 146	13 852	14 998
Hiszpanja	1 635	9 944	11 579[4])
Grecja	757	8 661	9 418
Holandja	...	...	8 799
Szwecja	543	7 295	7 838
Jugosławja	...	...	6 288
Finlandja	484	4 500	4 984

Teraz jako ostatni temat należy poruszyć sprawę naszego programu morskiego.

Jest rzeczą oczywistą, że miarodajnym wyrazem celów państwa są obowiązujące w niem normy prawne. Otóż w zakresie własnych sił wojenno-morskich cele państwa nie zostały sprecyzowane ani też sformułowane w obowiązującym akcie ustawodawczym. Mowa o programie morskim i ustawie o kredytach na budowę floty.

---

[1]) Według listy starszeństwa (dodatek do „Przeglądu Morskiego").

[2]) Źródło: Société des Nations — Annuaire Militaire — Genève, juillet 1934.

[3]) Na rok budżetowy 1934/35.

[4]) Bez podchorążych marynarki.

Opracowany w r. 1924 przez ciała ustawodawcze „mały program“ budowy floty wojennej nie został zrealizowany. Przewidywał on budowę w ciągu 12 lat (zatem realizacja jego — planowo prowadzona — byłaby już zakończona w roku przyszłym): 2 krążowników, 6 kontrtorpedowców oraz 12 łodzi podwodnych.

Do wykonania części powyższego programu przystąpił Rząd w r. 1926, udzielając zamówienia stoczniom francuskim na budowę 2 kontrtorpedowców i 3 łodzi podwodnych. Niestety, z całego programu wykonana została tylko ta transza.

Obecnie, gdy marynarka wojenna realizuje swój nowy plan konstrukcyj morskich (1 stawiacz min, 2 kontrtorpedowce, 4 wyławiacze min, łodzie podwodne) wysuwa się konieczność opracowania szerszego planu w postaci „programu morskiego“ i ustawy o kredytach, celem planowej i wydatnej budowy naszej floty w szybkiem tempie. Wykonanie programu morskiego powinno postępować corocznie, systematycznie w granicach przyznanych jednorazowo kredytów.

Brak ciągłości w rozbudowie floty jest równoznaczny z brakiem dostosowanej do potrzeb chwili siły morskiej. Nadto ogromnie utrudnia, a często wprost niweczy skutki pracy w zakresie wychowania opinji publicznej w duchu morskim.

* * *

Siłę państwa na morzu stanowi jego flota wojenna.

Siłę floty wojennej tworzą: skład osobowy (załogi okrętów), wyszkolenie załóg oraz okręty.

Ilość okrętów i ich jakość zależą od programu budowy floty wojennej (w skrócie: programu morskiego) — który państwo wykonywuje.

Marynarka wojenna to przedewszystkiem kwestja programowości i ciągłości wykonywania jednostek nowych. Dlatego też *programowość i ciągłość stworzyć może jedynie ustawa.*

Programowość — to znaczy, że okręty mają być budowane nie pojedyńczo, lecz seryjnie, po dokładnem obmyśleniu i przepracowaniu ich typu. Seryjność budowy zapewnia jednolitość wyszkolenia oraz wartości bojowych i nawigacyjnych, zmniejsza koszt i czas budowy okrętów; upraszcza obsługę okrętu w porcie i t. d. Jednem słowem seryjność budowy okrętów daje w ręce dowódcy jednolity zespół jednostek o ustalonej wartości wojenno-morskiej.



Prezydent Rzeczypospolitej prof. Ignacy Mościcki na O. R. P. „Burza”



Marszałek Piłsudski na O. R. P. „Wicher”



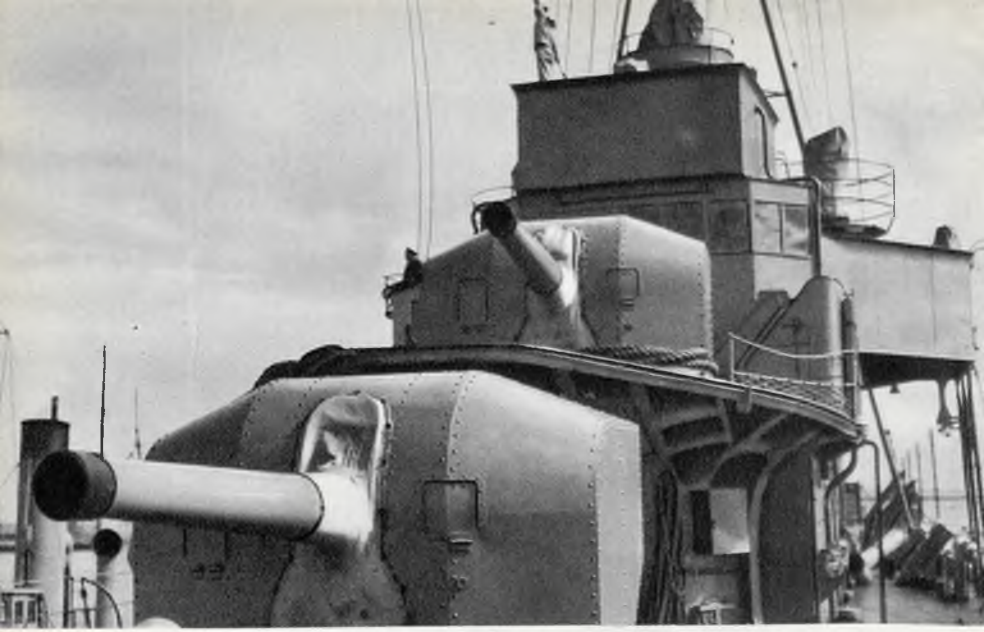
Gmach
Dowództwa Floty



Ćwiczenia
w strzelaniu
przeciwlotniczem



Fragment O. R. P. „Burza“



Działa O. R. P. „Wicher"



Podniesienie bandery
na O. R. P. „Podhalanin"

Działo przeciwlotnicze



Ćwiczenia artyleryjskie





Kontrtorpedowiec O. R. P. „Burza"



Torpedowiec O. R. P. „Mazur"



Torpedowiec O. R. P. „Krakowiak"



Kontrtorpedowiec O. R. P. „Wicher"



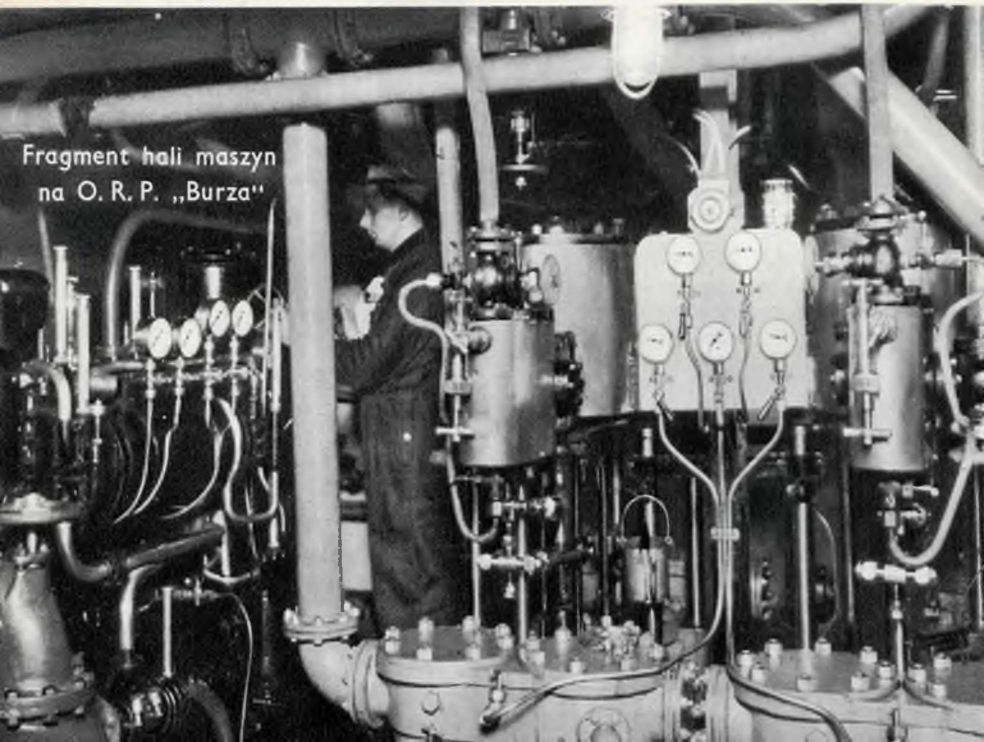
Wodnopłatowiec marynarki wojennej



Łódź podwodna O. R. P. „Wilk"



Strzał torpedą



Fragment hali maszyn na O. R. P. „Burza"

Ciągłość — to w pierwszym rzędzie kredyty na wykonanie programu morskiego. Wykonanie programu morskiego powinno postępować corocznie, planowo w granicach przyznanych kredytów. W miarę wykańczania zamówień na pierwszą część okrętów, powinny być udzielane zamówienia na wykonanie następnych.

Te dwa momenty — programowość i ciągłość — ujęte w formę ustawy są decydujące w możliwościach rozbudowy marynarki wojennej.

Jeżeli nawet sam program morski z tych lub innych względów niema stanowić składowej części ustawy, to sprawa przydziału kredytów na jego realizację musi być uregulowana w drodze ustawodawczej. Tylko bowiem specjalny akt ustawodawczy może zagwarantować ciągłość środków pieniężnych potrzebnych na wykonanie całego programu morskiego. Dlatego też ustawa przyznaje niezbędne kredyty na cały okres wykonania tego programu, to znaczy na lat 6—8—10 (duży program morski) lub na lat 3—5 (program morski skrócony).

Tego rodzaju specjalny akt ustawodawczy, ustalający ryczałtową sumę na wykonanie całokształtu prac ma jeszcze i tę dodatnią stronę, że prócz zapewnienia na szereg lat terminowego wykonania budowanych jednostek — osiąga uniezależnienie planu rozbudowy od niespodzianek kredytowych na terenie parlamentarnym.

Wreszcie, o tem wspominamy tu tylko pobieżnie, na terminowość wykańczania nowych jednostek wpływa również stopień technicznej sprawności zakładów budujących okręty, a więc stoczni oraz tych wszystkich gałęzi przemysłu, które współpracują ze stoczniami nad wykonaniem nowych jednostek floty.

Imponujący wzrost floty niemieckiej przed wojną 1914—1918 wynikał właśnie z pedantycznego stosowania tych 2-ch momentów: programowości i ciągłości w akcji rozbudowy swej marynarki wojennej. Przeciwnie Rosja carska po wojnie z Japonją zaniedbała tych podstawowych reguł i w chwili wybuchu wojny światowej nie miała floty zdolnej do stawiania Niemcom należytego oporu.

Francja, Japonja, Italja — nie mówimy już o Wielkiej Brytanji i Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej — dają przykład, jak się tę sprawę traktuje obecnie z punktu widzenia racji stanu wielkiego mocarstwa. Z mniejszych państw wzorowe są przykłady: Szwecji, Grecji, Turcji, Portugalji, Jugosławji nad budową swej siły na morzu.

Nastaje dziś dzień, gdy i Polska do tego dzieła przystąpić musi.

Tablica II

Wydatki budżetowe w Polsce na marynarkę wojenną w okresach budżetowych 1927—35 wynosiły w złotych[1]):

Rok[2])	Dział 10		Ogółem
	Wyd. zwyczajne	Wyd. nadzwycz.	
1927/28	11 024 715	11 420 185	22 444 900
1928/29	12 698 943	16 670 000	29 368 943
1929/30	17 767 080	15 626 920	33 394 000
1930/31	18 597 961	20 524 300	39 122 261

Rok[2])	Wydatki zwyczajne		Wydatki nadzwyczajne	Ogółem
	Dz. 3 stałe	Dz. 4 niestałe		
1931/32	19 890 000	1 790 000	12 600 000	34 280 000
1932/33	20 120 000	18 065 000	2 495 000	40 680 000
1933/34	23 640 000	18 390 000	3 530 000	45 560 000
1934/35	21 030 140	18 730 000	1 960 000	41 720 140

Wydatki budżetowe na marynarkę wojenną niektórych państw wynosiły w 1934/35 roku[3]):

Anglja	—	1 490	miljonów zł
Francja	—	1 221,5	,, ,,
Italja[4])	—	766	,, ,,
Japonja[5])	—	732	,, ,,
Niemcy	—	500	,, ,,

---

[1]) W okresie budżetowym 1926/27 i poprzednich istniały prowizorja budżetowe.

[2]) Zestawione według „Dziennika Ustaw" R. P.

[3]) Według różnych źródeł zestawionych przez autora.

[4]) Przerachowano według kursu: 100 lirów = 46 zł.

[5]) Według przeciętnego kursu Yen = 1,50 zł.

Budżet marynarki woj. na rok budżetowy 1935/36.

Wydatki stałe i niestałe marynarki wojennej na rok 1935/36 obejmują w łącznej sumie 40 990 000 zł[1]) na potrzeby marynarki wojennej, co w porównaniu z odnośnemi cyframi budżetu roku 1934/35 stanowi więcej o 1 230 000 zł. Co się tyczy budowy nowych jednostek, to kredyt Dz. 4, rozdz. 2, § 10 w sumie 19 160 000 zł. wyższy jest od kredytu budżetu roku ubiegłego o 3 360 000 zł. Kredyt ten przeznaczony jest w przeważnej swej części, bo w sumie 17 485 000 zł. na zapłatę za budowę jednostek pływających. W chwili obecnej realizowana jest budowa: 1 stawiacza min, 4 traulerów, motorówek portowych, okrętu bazy dla nurków i monitora dla flotylli. Będą budowane 2 kontrtorpedowce i 3 łodzie podwodne.

Wydatki nadzwyczajne mar. woj. obejmują ratę na budowę stoczni w Gdyni w sumie 2 262 000 zł[1]).

Na marginesie wyżej omawianego budżetu mar. woj. podkreślić należy z radością dalszą choć skromną rozbudowę naszej siły obronnej na morzu oraz podjęcie budowy stoczni, na której w przyszłości — miejmy nadzieję już bardzo bliskiej — będzie realizowana budowa naszych okrętów wojennych.

---

[1]) Łącznie wydatki zwyczajne i nadzwyczajne mar. woj. obejmują kwotę 43.252.000 zł.

LISTA OKRĘTÓW RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

A) Flota

Nazwa	Rok spuszczenia na wodę	Wyporność ton	Długość m	Szerokość m	Zagłębienie m	Siła maszyn i ilość śrub	Szybkość węzłów	Działa	Wyrzutnie torpedowe	Miny	Załoga	Uwagi
						Kontrtorpedowce						
Wicher Burza	1928 1929	1 540	103,2	10,2	3,1	33 000 KM (2)	33	4-130 mm 2-40 mm PL*)	6-550 mm	—	155	Są przystosowane do stawiania min *) PL - przeciwlotn.
						Łodzie podwodne						
Wilk Ryś Żbik	1929 1929 1930	980 1 250	78	5,5	4,2	1 800 1 200 (2)	14 9	1-100 mm 1-40 mm PL	6-550 mm	38	42	Łodzie podwodne — stawiacze min
						Torpedowce						
Krakowiak Ślązak Podhalanin	1917 1917 1917	335 365 365	60	6,4	2,3	6 500 (2)	21	2-75 mm	1-450 mm	—	70	Są przystosowane do stawiania min
Kujawiak	1917	335	60	6,4	2,3	6 500 (2)	22	2-75 mm	1-450 mm	—	70	
						Kanonierki						
Kom. Piłsudski Generał Haller	1920 1921	342	55	7	2,9	1 000 (2)	14,5	2-75 mm 2-47 mm	—	—	60	
						Stawiacz min						
Gryf	w bud.	2 250	103	13,5	3,6	6 000 (2)	20	6-120 mm 2-40 mm PL	—	.	200	Budowany w Francji
						Trawlery						
Jaskółka Rybitwa Czajka Mewa	1934 w bud. w bud. w bud.	180	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Budowane w kraju

					Okręt hydrograficzny							
Pomorzanin (ex Mewa)	1917	200	42,7	6	1,6	600 (2)	12	—	—	—	—	
					Okręty szkolne							
Mazur	1915	420	62,7	6,4	2,5	5 500 (2)	20	3-75 mm 1-40 mm PL	—	—	80	Okręt szkolny artyleryjski
Iskra	1917	500	—	—	—	120 (1)	—	—	—	—	—	Trójmasztowiec szkolny (żaglow.)
					Transportowiec							
Wilja	—	6 800	108	14,8	6,5	—	10	4-47 mm	—	—	56	Służy również jako okręt szkolny dla Szkoły Podchorążych Maryn. Woj.
					Hulki (okręty koszarowe)							
Bałtyk	1896	8 000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Bez maszyn i uzbrojenia
Lwów	1868	1 300	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Sławomir Czerwiński	1907	2 450	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
					Holowniki							
Smok	1921	650	—	—	—	—	12,5	—	—	—	—	
Lech	1903	280	—	—	—	—	12	—	—	—	—	
					B) Flotylla Pińska							
Warszawa, Toruń, Pińsk, Horodyszcze	1920	110/135	—	—	—	180 KM	14,8	2-120mm Hb. 3-75 mm PL CKM	—	—	37	Zbudowane na St. Gdańskiej w Gd.
Wilno, Kraków	1926	70	—	—	—	140 KM	16,7	1-100 mm 2-75 mm PL CKM	—	—	37	Zbudowane na St. Zieleniewskiego w Krakowie
Gen. Sosnkowski	—	170	—	—	—	—	16,5	—	—	—	—	

M. POGORZELSKI

KULTURALNE STOSUNKI POLSKO-WSCHODNIO-PRUSKIE DZIŚ I ONGIŚ*)

Kulturalne wpływy polskie w Prusach Wschodnich w dobie obecnej — to szczątki tego, co ongiś bywało. Te sfery, które mogą i powinny kultywować kulturę polską, zostały nietylko granicą od Polski oddzielone. Nacisk polityczny, zależność ekonomiczna, wpływy religijne tak katolickie, jak i ewangelickie, nastawienie szkoły, cała organizacja społeczna, jak i polityczna tworzą wał oddzielający ludność mówiącą językiem polskim, od wszystkiego, co polskie, a gorzej nawet, bo wytwarzają w tym ludzie polskim od wieków części Prus Wschodnich zamieszkującym, nienawiść do tego wszystkiego, co z Polski pochodzi i co z Polską jakikolwiek ma związek.

A przecież nie pracowanoby tak usilnie nad tłumieniem wszelkich objawów kultury polskiej, gdyby kultura ta w Prusach Wschodnich nie istniała. Poprostu nie byłoby celu jej tłumić. Ale ona wiekami całemi przenikała na ziemie pruskie, niejedno im niosąc w darze i niejedno od nich przejmując.

Już w zaraniu państwowości polskiej twórca jej, Bolesław Chrobry, starał się o wciągnięcie pogańskiego wówczas ludu pruskiego, spokrewnionego z Litwinami, w orbitę wpływów chrześcijaństwa. Była to praca pionierska, do której Polska w pierwszej linji powołaną być musiała, tem bardziej, że ze względu na znaczenie swe w tej części Europy, jej w udziale przypaść musiało zadanie krzewienia i gruntowania chrystjanizmu. Jest faktem znamiennym, że nie mieczem, jak to wówczas we zwyczaju było, zdążał Bolesław do osiągnięcia tego celu. Św. Wojciech, posłany przez Bolesława do Prusaków celem nawrócenia ich, w niczem nie przypominał późniejszych Krzyżaków. Zginął śmiercią męczeńską (23 kwietnia 997 r.) a śmierć jego na sambijskiem wybrzeżu stała się znamiennym faktem dla historji polskiej. Czyn Bolesława Chrobrego, apoteozujący męczeństwo św. Wojciecha, rozniósł się szerokiem echem

*) Artykuł niniejszy otrzymaliśmy od rodziny ś. p. M. Pogorzelskiego, zmarłego w 1933 r., działacza L. M. K., który w latach 1922—1928 pracował w Konsulacie Rzeczypospolitej Polskiej w Królewcu.

po całym ówczesnym świecie chrześcijańskim, powszechne uznanie dla księcia polskiego wzbudzając, aż cesarz niemiecki, wówczas najwyższa władza świecka, uznał za godne ozdobić koroną królewską czoło Chrobrego. Jeśli potęga Bolesława Chrobrego stworzyła realne warunki dla ustalenia państwowości polskiej, to krew św. Wojciecha przyczyniła się do jej moralnego uznania przez świat kulturalny. To pierwsze historyczne nawiązanie stosunków polsko-pruskich dało ten rezultat, że Papież i cesarz zrozumieli, że chcąc krzewić dalej na północny wschód od Polski wpływy chrześcijańskie (co dawało zresztą nietylko moralne zadowolenie, ale otwierało wrota do ekspansji politycznej i ekonomicznej) trzeba się oprzeć na silnej państwowości polskiej. Ta teza polityczna raz ustalona i uświęcona krwią męczeńską św. Wojciecha, nieprędko miała zostać zarzuconą. W stosunku do Prus trwała ona zgórą 170 lat, odrodziła się za Jagiellonów w stosunku do Litwy i Rosji.

Znajdujemy w historji dalsze ślady kontynuowania misji, jaką rozpoczął Bolesław Chrobry. Były to jednak poczynania zbrojne, kończące się zwykle niepomyślnie. Odpowiadały one duchowi czasu, duchowi krucjat, które pozostawiły w historji nieznaczne tylko ślady, nic nie mówiące o bliższem ustosunkowaniu się do zagadnień pruskich. Nie jest wykluczone, że Prusacy hołdowali Polsce za czasów Bolesława, płacąc daninę. Ale z chwilą podziału Polski między synów Krzywoustego, znaczenie Polski znacznie musiało osłabnąć. Wyprawa Bolesława Kędzierzawego 1167 r., podczas której zginął Henryk ks. Sandomierski, jak również dalsze walki prowadzone przez książąt mazowieckich i wielkopolskich, nie prowadziły do celu. Polska oddaje wreszcie inicjatywę w ręce Europy Zachodniej i sama rezygnuje z celu nakreślonego jej przez Bolesława Chrobrego. Konrad I, książę mazowiecki, przez sprowadzenie Zakonu Krzyżackiego i nadanie mu aktem kruszwickim w 1230 r. zdobytych na Prusach ziem, formalnie sankcjonuje fakt zrzeczenia się misji polskiej w Prusach, co potwierdza papież Grzegorz IX w swem breve z 1231 r. Na usprawiedliwienie Konrada mazowieckiego przytoczyć należy, że i on próbował pokojową drogą opanować pogaństwo pruskie, dając wybitną pomoc wysłanemu przez papieża dla nawrócenia Prusaków biskupowi Chrystjanowi, któremu darował Chełmno. Konrad I zorganizował również na wezwanie papieża Honorjusza III krucjatę do Prus, która zresztą nie udała się. Nie mogąc dać opieki zbrojnej Chrystjanowi z powodu walk wewnętrznych w Polsce, które wymagały zresztą zapewnienia sobie tyłów od strony pruskiej, Konrad mazowiecki wezwał Zakon Krzyżacki, który wziął już był udział w owej krucjacie, zakończonej klęską pod Brodnicą 1225 r. Sam Chrystjan ustępuje Krzyżakom dziesięcinę z ziemi chełmińskiej „pro defensione Christianitati". W r. 1230

musiał Chrystjan poczynić dalsze ustępstwa na rzecz Krzyżaków z ziemi chełmińskiej, aż wreszcie i Konrad w tymże roku widział się zmuszonym oddać ziemię chełmińską Zakonowi, kładąc jednak warunek, że „fratres... secundum Dei honorem et amorem, contra Prutenos et alios Saracenos terram nostram impugnantes.... assistere et.... nobiscum omni tempora militare".

Bardzo być może, że akt powyższy nie miałby tak doniosłego znaczenia, gdyby w Polsce nie panował jeszcze kilkadziesiąt lat rozgardjasz, gdyby nie było walk dzielnicowych i gdyby nie napady tatarskie, które do reszty osłabiły kraj. Na tem tle stosunków w Polsce, która musiała stracić znaczenie, umocnione przez Bolesławów, urobiło się na Zachodzie przekonanie, że Polacy nie są w stanie dokonać zadania nawrócenia i wciągnięcia Prusaków w orbitę wpływów Zachodu. Jednocześnie Stolica Apostolska nie rezygnowała z usunięcia z Europy resztek pogaństwa i nie mogąc opierać się w wykonaniu tego zadania na Polsce, uchwyciła się nowego czynnika, jakim stał się Zakon Krzyżowy, mający za sobą aureolę walk o Grób Chrystusa w Ziemi Świętej i rozporządzający bardzo znacznemi wpływami w całej Europie Zachodniej, a który w owym czasie nie miał właściwie pola dla swej pracy wobec ostatecznego wyparcia wojsk chrześcijańskich z Ziemi Świętej. Jeśli jednak Polska zrezygnowała z aktywnej polityki wobec Prus, to czyż zakończył się równocześnie wpływ jej na ziemie pruskie? Nie mamy dokładnego pojęcia w jakim stopniu postępował kulturalny wpływ Polski w Prusach. Przypuścić należy, że nie był on wielki do r. 1231. Zbyt wielkie istniały antagonizmy między narodem polskim i pruskim — językowe, narodowe, religijne i kulturalne. Ale jest rzeczą charakterystyczną, że wpływ kulturalny wzmaga się w drugim okresie dziejów pruskich, w okresie zbrojnego podbijania i ujarzmiania prusaków przez Krzyżaków.

Zdobyte przez Zakon ziemie pruskie musiały ulec kolonizacji, gdyż ona dopiero zapewniała bezpieczeństwo i rozwój wobec ciągłych powstań pruskich. O ile po miastach osiedlali się przeważnie koloniści niemieccy, to wieś ulegała kolonizacji pod względem narodowościowym nie tak jednolitej. Szczególnie biskupi pruscy pomni na pomoc i przywileje, jakie dawniej otrzymywali od książąt mazowieckich, wielkopolskich i od biskupów płockich i włocławskich, bardzo chętnie ściągali kolonistów polskich osiedlając ich po wsiach na prawie chełmińskiem. Zdobywane przez Zakon ziemie pruskie były dzielone w myśl zawartego między Zakonem a Kościołem układu i przypadały w $^1/_3$ biskupom, a w $^2/_3$ Zakonowi. Potworzyły się kompleksy ziem duchownych, w których wobec szczególnej przychylności biskupów Polacy osiedlali się liczniej i tworzyli poważne skupiska.

Takie skupiska polskie powstały na Powiślu w Kwidzyńskiem i Sztumskiem, należącem do biskupów pomerańskich z Kwidzyna, oraz na Warmji. Między Powiślem a Warmją znajdował się pas ziemi, należący do Zakonu (Christburg, Drengfurt), gdzie osiedla polskich kolonistów nie były tak przychylnie przez Krzyżaków traktowane i zaludniły się prawie wyłącznie ludnością niemiecką.

Była to więc pierwsza w dziejach polskich akcja kolonizacyjna, która po dzisiejszy dzień trwałe pozostawiła po sobie ślady. Odbywała się w okresie dla Polski bardzo ciężkim, pod obcą egidą i w warunkach trudnych, tak pod względem politycznym, jak i ekonomicznym. Nie posuwała się ona dalej na wschód od Warmji, gdyż ziemie te (dzisiejsze Mazury) utrzymywane były przez Krzyżaków w stanie pustyni, ciągnącej się od Mazowsza polskiego aż po ujście Niemna ze względów strategicznych. Była to kolonizacja wyłącznie rolnicza, przeważnie chłopska, która pokryła kolonizowany kraj siecią osad wiejskich, ale właśnie dzięki swemu rolniczemu charakterowi i rozprzestrzenianiu się na znacznych obszarach, odległych od środowisk miejskich przesiąkniętych kulturą niemiecką, pozwalała na utrzymanie narodowej odrębności osiedlających się kolonistów polskich. Na Powiślu, graniczącem bezpośrednio z polskiemi ziemiami chełmińską i michałowską, gdzie istniało ziemiaństwo polskie, którego prawa szlacheckie zachować musiał Zakon Krzyżowy, obserwować się dało przenikanie również tego żywiołu rycerskiego narodowości polskiej, co niemały miało wpływ w momencie załamania się potęgi krzyżackiej i tworzenia w XV wieku tak zw. Związku Jaszczurowego i Stanów Pruskich. O ile żywioł włościański był czynnikiem biernym pod względem politycznym i kulturalnym, ale w tej bierności niezmiernie zachowawczym pod względem narodowościowym, to żywioł ziemiański był czynnikiem bardziej aktywnym aczkolwiek narażony był na większe wpływy niemieckie z powodu swego bardziej eksponowanego stanowiska politycznego i większych praw, których żywioł włościański w owych czasach posiadać nie mógł. To też dużo rycerstwa polskiego tak w ziemi Chełmińskiej, jak i w zagarniętym następnie przez Krzyżaków Pomorzu oraz na Powiślu musiało siłą rzeczy ulec znacznej germanizacji tem bardziej, że w ówczesnych czasach kwestja narodowa nie miała zrozumienia, jakie posiada obecnie. Największe nasilenie kolonizacji polskiej miało miejsce w drugiej połowie XIII wieku. Gdy Zakon Krzyżowy opanował Prusy, wzmocnił się pod względem militarnym i politycznym, kolonizacja polska stawała się słabsza, gdyż intensywniejszy był napływ kolonistów niemieckich do ziem uspokojonych. Natomiast zajęcie Pomorza w 1309 r. przez Krzyżaków spowodowało, że żywioł polski na ziemiach krzyżackich znacznie musiał

się wzmocnić, aczkolwiek wystawiony był również na terytorjum pomorskiem na silne wpływy germanizacyjne. W każdym razie silniejsze zgrupowanie żywiołu polskiego na ziemiach krzyżackich pozwoliło na przetrwanie ludności polskiej do nowego okresu, gdy Polska mogła poprowadzić aktywną politykę w stosunku do Zakonu, co jednakże nastąpić mogło dopiero po wstąpieniu na tron Jagiełły. Ale dopiero drugi traktat toruński po długotrwałej wojnie spowodował radykalną zmianę sytuacji w Prusach (1466 r.) i ustabilizował na dłuższy okres czasu stosunki. Tem niemniej i do chwili zawarcia drugiego pokoju toruńskiego wpływy polskie były tak znaczne, że nic ważniejszego bez udziału Polski stać się w Prusach nie mogło. Szczególnie aktywna rola przypadła w owym czasie rycerstwu pruskiemu i pomorskiemu, zorganizowanemu najpierw w tajny „Związek Jaszczurczy", a następnie w Stany Pruskie z udziałem przedstawicieli miast pruskich, które mimo, że były zniemczone, szukały oparcia w Polsce i dobrowolnie oddały się w opiekę Kazimierzowi Jagiellończykowi. Szlachta też pomorska dostarczyła kontyngentu ludzi, którzy zajęli przodownicze stanowiska w organizowaniu, że wymienimy tylko Gabrjela Bażeńskiego, wojewodę elbląskiego, Ścibora Bażeńskiego, wojewodę chełmińskiego i kasztelana grudziądzkiego, Jana von der Jene, wojewodę pomorskiego i kasztelana gniewskiego i wielu innych.

Ustabilizowanie stosunków po drugim traktacie toruńskim otworzyło nowy okres wpływów polskich w Prusiech. Zaczyna się przedewszystkiem kolonizacja dzisiejszych Mazur, których utrzymywanie w stanie strategicznej pustyni stało się obecnie bezcelowe. Silniejszy napływ kolonistów mazurskich nad jeziora mazurskie następuje w XVI w. po układzie poznańskim i złożeniu hołdu królowi polskiemu przez Albrechta, który po sekularyzacji Zakonu i przyjęciu protestantyzmu, stał się lennikiem polskiej korony. Od tego czasu obserwujemy pewną dwutorowość wpływów polskich w Prusach. Podczas gdy na Warmji, należącej coprawda bezpośrednio do Polski, ale znajdującej się pod rządami biskupów, rozwijają się coraz silniej polskie wpływy katolickie, to w Prusach Książęcych, jak je odtąd zwano, gruntuje się z wielką pomocą i udziałem Polaków wpływ protestantyzmu. Jak jeden tak i drugi kierunek pozostawił po sobie niezatarte ślady udziału działalności polskiej, aczkolwiek przez parę wieków oba te prądy wzajemnie gorąco się zwalczały.

Biskupstwo warmińskie cieszyło się wobec Zakonu Krzyżowego daleko większą niezależnością polityczną, niż dwa pozostałe biskupstwa pruskie: pomezańskie i sambijskie, a to dzięki temu, że poddało się cesarzowi niemieckiemu i uzyskało przywilej niezależności t. zw. Złotą

Bullę cesarza Karola IV z 1357 r. Ingerencja Zakonu w wewnętrzne sprawy Warmji była więc mniejsza i biskupi warmińscy, posiadając władzę nad mieszaną ludnością niemiecką, polską i pruską mogli nie prowadzić polityki nastawionej na wynaradawianie tej ludności. Pomimo, że biskupami warmińskimi byli za czasów krzyżackich wyłącznie Niemcy, to jednak stosunek ich do Polski nie był tak wrogi, skoro biskup warmiński Henryk IV t. zw. Vogelsang po bitwie grunwaldzkiej hołdował odrazu Władysławowi Jagielle, za co spotkał się następnie z prześladowaniem ze strony Krzyżaków. Papież jednak nie pozwolił na uszczuplenie praw biskupstwa. Również podczas wojny trzynastoletniej Warmja bez trudności przyłączyła się do Polski, a podczas zawierania pokoju toruńskiego biskup warmiński, Paweł von Legendorf stanął w szeregu najenergiczniejszych przeciwników Krzyżaków. Po pokoju toruńskim ludność polska na Warmji uległa bardzo intensywnemu wzrostowi i wpływy polskie w kapitule warmińskiej okazały się jeszcze silniejsze. Mikołaj Kopernik, który podczas wojny z Albrechtem pruskim był członkiem kapituły warmińskiej, jest takim znakomitym reprezentantem polskiej opinji kapituły. Tutaj w Olsztynie i Fromborku tworzył Kopernik swe znakomite dzieła, które wiekopomną zapewniły mu sławę. Wpływ polski na kapitułę i biskupa stał się tem większy, że w 1512 r. na sejmie piotrkowskim król polski zawarł układ z biskupem, uzyskując prawo przedstawiania czterech kandydatów na biskupa, z których jednego kapituła miała wybierać. Odtąd duchowieństwo warmińskie w szybkiem tempie staje się polskie. Najtęższych swych mężów wysyła Polska na stolicę biskupią warmińską, z których niejeden pozostawił trwały ślad swej pracy, bądź o charakterze literackim, czy naukowym lub wreszcie społecznym. Jan Dantyszek, ur. 1485 r. w Gdańsku, biskup warmiński od 1537 r., do śmierci w 1548 r. w Licbarku był jednym z najsłynniejszych polskich dyplomatów XVI wieku na dworze Zygmunta I, z którego polecenia posłował do Wenecji, Wiednia i Madrytu, będąc wyróżnianym przez cesarza Maksymiljana i Karola V. Prócz tego był jednym z najbardziej cenionych poetów polskich XVI wieku, pisząc utwory w języku łacińskim.

Stanisław Hozjusz urodzony w 1504 r., biskup warmiński od 1551 roku, następnie kardynał, jeden z przewodniczących soboru trydenckiego, znakomity dyplomata polski i pisarz kościelny, którego „Wyznanie wiary katolickiej" tłumaczone było na wiele języków, jeden z największych w Europie bojowników katolickich w okresie reformacji, otworzył w Polsce nową erę szkolnictwa katolickiego, zakładając w Brunsberdze pierwsze w Polsce liceum jezuickie, z panujących niepodzielnie przez następne trzy wieki do czasu reformy Konarskiego. Owo Liceum Hosia-

num do dziś w Brunsberdze istnieje; założone w r. 1564, wychowało szereg działaczy katolickich i stało się przeciwwagą uniwersytetu królewieckiego, hołdującego wpływom ewangelickim. Aczkolwiek Hozjusz rzadko przebywał w swej diecezji, będąc zajęty sprawami ogólnoeuropejskiemi,

(1)

Anno 1718. N°. 1.

Poczta Krolewiecka.



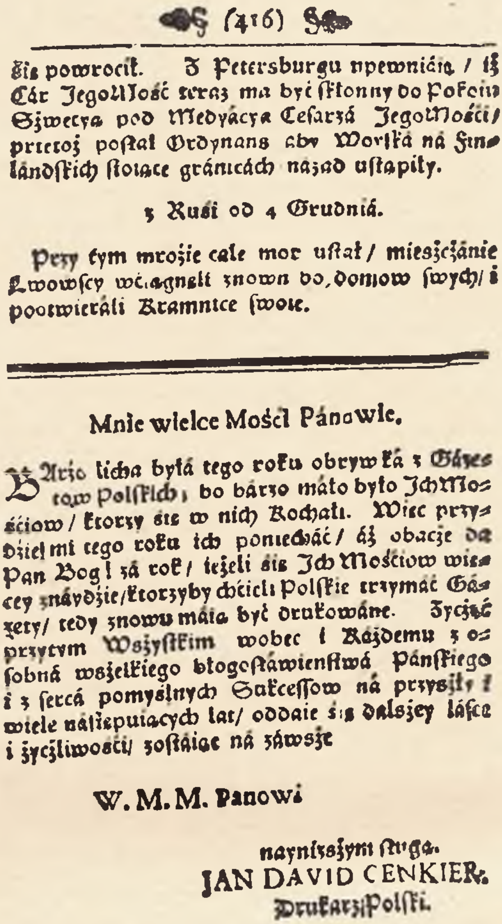
w Krolewcu / 6. Augusti.

z Wiedniá / 24. Julii.

Wßytko to / coſmykolwiek ztąd przéßłą Pocztą piſáli / miało ſwoie niewątpliwą pewność: ták względem zbliżánia ſię co raz tym znácznieyßego / z Portą Ottomáńſką pożądánego Pokoiu; jáko y względem rozmáitych Intryg Hißpáńſkich / y náßey w tym wßelákiey oſtrożnośći / y wielo-rákiem gotowániu ſię / ná tákie ich Imprezy: Oznáymowáliſmy ná ten cżáſ y o przybyćiu Ceſárzowey J. M. Eleonory / y o Obchodzeniu z wielką Pompą y Okázáłośćią / Dniá Urodzeniá Ceſarzowey J. M. Amáliey / cálego Ceſárſkiego Dworu / y coſmy kolwiek znácznego ná ten cżáſ mieli / o Flocie Hißpáńſkiey Xiążęćiá Anjouwil-ſkiego

to jednak Liceum Hosianum pozostało do dziś widocznym śladem pracy Hozjusza. Podczas nieobecności Hozjusza na Warmji zastępował go równie znakomity człowiek swego czasu Marcin Kromer, który po śmierci Hozjusza w r. 1570, został biskupem warmińskim, pomimo opozycji stanów pruskich, powołujących się na przywilej ustalający, że biskupem

mógł być tylko rodowity Warmińczyk, podczas gdy Kromer pochodził z Małopolski (ur. w Błeczu 1512 r.). Kromer był również świetnym dyplomatą polskim, używanym do różnych poselstw na dwory europejskie. Sprawując rządy w kapitule warmińskiej, jako następca Hozjusza, a następnie jako biskup, Kromer uporządkował i znacznie powiększył


(416)

się powrócił. Z Petersburgu upewniáią / iż Cár JegoMość teraz ma być skłonny do Pokoiu Szwecyą pod Medyácyą Cesarzá JegoMości / przetoż posłał Ordynans aby Woyská ná Finlándskich stoiące gránicách nazad ustąpiły.

z Rusi od 4 Grudniá.

Przy tym mrozie całe mor ustał / mieszczánie Lwowscy wciągneli znowu do domow swych / i pootwieráli Kramnice swoie.

Mnie wielce Mości Panowie.

Bárzo licha byłá tego roku obrywká z Gázetow Polskich, bo bárzo máło było JchMościow / ktorzy się w nich Kochali. Więc przyszło mi tego roku ich poniecháć / áż obacze da Pan Bog! zá rok / iezeli się JchMościow wiecey znáydzie / ktorzyby chcieli Polskie trzymać Gázety / tedy znowu máią być drukowáne. Życząc przytym Wszystkim wobec i Każdemu z osobná wszelkiego błogosłáwienstwá Pánskiego i z serca pomyślnych Sukcessow ná przyszły i wiele nástępuiących lat / oddaię się dalszey łásce i życzliwości / zostáiąc ná záwsze

W. M. M. Panowi

nayniższym sługą.
JAN DAVID CENKIER.
Drukarz Polski.

bibljotekę kapituły. W Licbarku, siedzibie diecezji, opracował dzieje Polski w języku łacińskim. Umarł Kromer w r. 1589.

Tylko dzięki działalności tych biskupów warmińskich, ludność warmińska, wtłoczona między kraje ewangelickie, podlegające książętom pruskim oraz sąsiadująca z oddanemi reformacji miastami Gdańskiem i Elblągiem, mogła utrzymać wyznanie katolickie oraz nie uległa germanizacji, zachowując w południowych częściach Warmji charakter polski.

I te wpływy polsko-katolickie utrzymały się nadal, pomimo, że następni biskupi nie odznaczali się specjalnemi zdolnościami, a niektórzy zrzadka tylko zaglądali na Warmję, jak Andrzej Batory lub Jan Albert, syn Zygmunta III. W każdym razie na tronie biskupim warmińskim zasiadały w dalszym ciągu znaczne w kraju osobistości, jak Krzysztof Szembek, Radziejowski i wreszcie ostatni biskup polski Ignacy Krasicki, znany bajkopisarz i literat polski, po którym, gdy w r. 1795 został arcybiskupem gnieźnieńskim, tron biskupi w Warmji przeszedł w ręce niemieckie.

Drugiem ogniskiem wpływów polskich były Prusy Książęce. Charakter tych wpływów był całkiem inny niż na Warmji. Podłoże działalności polskiej w Prusiech wynikało z ducha reformacji, zwalczającej Kościół katolicki, tem niemniej jednak większa swoboda ujmowania życia, duch krytycyzmu i dążenie de reform spowodowały, że działalność polska była tam bardzo różnolita, aczkolwiek mniej skoordynowana. Poza tem działalność ta rozwijała się w warunkach politycznych daleko trudniejszych niż na Warmji.

Pierwszym krokiem działalności polskiej w Prusach Książęcych była kolonizacja Mazur, zaczęta z końcem XV wieku na obszarach, które stanowiły ongiś ową puszczę strategiczną krzyżacką. Zaludniał się powoli kraj ten przybyszami z Mazowsza polskiego, osiedlającymi się, jak na rolników przystało, nie po miasteczkach, które również, jak grzyby po deszczu powstawać zaczęły, ale po wsiach posuwając się z biegiem czasu aż po Pregolę, po Wystruć i Gołdapję, gdzie spotykali się z ludem litewskim, idącym ze Żmudzi i z Litwy. Była to kolonizacja chłopska, aczkolwiek drobny szlachcic mazowiecki lub podlaski nie gardził porzuceniem roli ojczystej, gdy jej dlań nie stało i poddaniem się pod opiekę księcia pruskiego, który stał się przecież lennikiem polskim. Lud ten osiadł zwartą masą, pokorny ale twardy, od zwyczajów swych nieodstępny. Toteż niejedną trudność pokonać musiano, aby lud do nowej wiary wdrożyć, a ponieważ był on polskim, w polskim języku doń zwracać się wypadało i polską dać biblję, ostoję reformacji, trzeba było nauczyć polskie pieśni śpiewać i polskiemi kazaniami do niego przemawiać, aby go utrwalić w nowej religji. To też cały szereg Polaków ewangelistów poświęca się działalności religijnej wśród Mazurów. Jan Seklucjan wydaje w języku polskim w Królewcu „Wyznanie Wiary“ w r. 1544. Tegoż roku wydaje Jan Seklucjan „Katechizmu tekst prosty dla prostego ludu“, pierwszy katechizm ewangelicki w polskim języku. Seklucjan jest ponadto kaznodzieją polskim w Królewcu w tumie knypawskim i w farze staromiejskiej. Z Królewca wydał też Seklucjan pieśni duchowne ewangelickie dla Mazurów (1547) oraz Katechizm większy. Pomaga

Seklucjanowi Stanisław Murzynowski, którego największem dziełem było przełożenie na polski język Pisma Świętego (1550—1553). Przy okazji wydania Pisma Świętego Murzynowski wprowadził nową ortografję polską, która dotychczas w ogólnych zarysach utrzymuje się (ś, ó, j, i zamiast y i t. p.). Szybka śmierć przerwała działalność Murzynowskiego. Jan Seklucjan wystarał się u ks. Albrechta, że najstarszy w Królewcu kościół św. Mikołaja został oddany na użytek ewangelików polskich, stąd też kościołek ten zwany jest dotychczas „kościołem polskim" (Polnische Kirche). Przy kościele tym pracowali najwybitniejsi kaznodzieje polscy, następcy Seklucjana. Bezpośrednio na Mazurach pracował Jan Malecki, archiprezbiter w Ełku. Syn jego Hieronim Malecki był rektorem szkoły polskiej w Ełku, a następnie pastorem w Pisanicy i Ełku, a czas jakiś sekretarzem dla spraw polskich księcia Albrechta. Malecki wydał cały szereg książek w języku polskim, jak Postyllę, zbiór ustaw kościelnych, konfesję augsburską i t. d. Szereg innych pastorów polskich pracowało na Mazurach, jak Marcin Glossa w Jańsborku, Radomski w Niborgu i t. d.

Prócz tej pracy lokalnej, aczkolwiek ze względu na działalność literacką, bardzo ważnej dla całej kultury polskiej, w Prusach Wschodnich wytworzył się ośrodek kultury polskiej o szerszem znaczeniu. Był nim bezsprzecznie uniwersytet Królewiecki. W 1542 roku otworzył ks. Albrecht najpierw szkołę, której kierownictwo oddał Polakowi Abrahamowi Kulwieciowi herbu Łabędź. Kulwieć przygotował grunt do przekształcenia tej szkoły na uniwersytet, który został otwarty 17 lipca 1544 r. Na tym uniwersytecie Kulwieć został pierwszym profesorem języka greckiego, hebrajskiego i wykładania psalmów. Kulwieć umarł niebawem, bo 6 czerwca 1545 r., bawiąc w Wilnie. W tumie królewieckim znajduje się na pamiątkę działalności Kulwiecia tablica, ufundowana przez ks. Albrechta. Również poważne stanowisko w nowootworzonym uniwersytecie objął drugi uczony polski Stanisław Rafajłowicz czyli Rapagellanus. Rafajłowicz był pierwszym profesorem ważniejszej katedry na uniwersytecie, a mianowicie teologji. I Rafajłowiczowi nie danem było długo rozwijać swej działalności w Królewcu, gdyż umiera on niespodzianie 13 maja 1545 roku. Celem uprawomocnienia uniwersytetu królewieckiego Zygmunt August wydał 28 marca 1560 roku przywilej, zatwierdzający istnienie uniwersytetu i przyznający mu prawa nadawania stopni naukowych.

Uniwersytet królewiecki stał się niebawem ośrodkiem, koło którego skupiać się zaczął polski ruch ewangelicki. Przybywali tu Polacy bądź na studja z całej Polski, bądź też działacze. Studjują tu więc Andrzej Firlej, Andrzej Kochanowski, Jan, Jerzy i Mikołaj Mniszkowie

i w. in. W niektórych latach imatrykułowanych Polaków jest szczególnie wielu. W drugim roku działalności uniwersytetu 1545—1546 na imatrykułowanych 76 studentów — Polaków jest 17, a w r. 1547 na 74 imatrykułowanych — Polaków 23, w roku 1548 na 47 imatrykułowanych — Polaków 11. Odsetek Polaków jest zatem bardzo znaczny. Nic więc dziwnego, że wpływy ewangelickie z Królewca rozszerzać się mogły na całą Polskę i Hozjusz właśnie w Brunsberdze otworzył swe Liceum Hosianum, jako kontrakcję przeciw reformacji, rozwijającej tak szeroką działalność w Królewcu. Jeżeli chodzi o ilość druków, to Królewiec po Krakowie pierwsze zajmuje miejsce w drukarstwie polskiem XVI wieku. Kościół polski na Steindamm w Królewcu z biegiem czasu okazał się za małym, pomimo, że od 1618 roku działało już tam dwóch kaznodziejów. Uzyskali przeto Polacy dla siebie kościół na Sackheim, który powiększyli w 1648 r. Poza tem dla Polaków-katolików, na żądanie króla Zygmunta III, został wybudowany kościół katolicki na Sackheim. Czwarty kościół polski wyznania reformowanego istniał na ulicy Francuskiej. Jeśli więc w Królewcu posiadali Polacy cztery kościoły, to nie mogło ich tam być mało. Posiadamy opis Królewca w połowie XVII wieku. We wszystkich trzech magistratach królewieckich, istniały tam właściwie trzy miasta — Stare Miasto, Knypawa (Kneiphof) i Lipnik (Löbennicht), wiszą portrety królów polskich oraz wystawione są przywileje królewskie. Przy szkole polskiej na Steindamm, znajduje się koło kościoła polskiego, wspaniały ogród z licznemi okazami egzotycznych roślin, a naprzeciw ulica, gdzie mieszkali polscy kaznodzieje (Polnische Predigergasse). Polska ulica w Królewcu (Polnische Gasse na Starem Mieście) do dziś zachowała najbardziej dla Królewca charakterystyczną architekturę domów. Do powiększenia miasta znacznie przyczynił się ks. Bogusław Radziwiłł, będąc namiestnikiem Wielkiego Elektora Fryderyka Wilhelma.

Wogóle XVII wiek można uważać za okres największego rozwoju kulturalnego Prus. Dzięki polityce polskiej korzystały one z dobrodziejstw pokoju, podczas gdy na Zachodzie i w Niemczech trwała straszna trzydziestoletnia wojna. W tym okresie czasu napływają do Królewca w znacznej ilości literaci, muzycy, malarze z Zachodniej Europy. Wpływy dworu warszawskiego również są bardzo znaczne. Wyrazicielem tych wpływów polskich w sztuce wyłącznie rodzimej wschodniopruskiej jest naprz. Szymon Dach (ur. 1605 r., um. 1659), jeden z najznakomitszych poetów niemieckich XVII wieku. Ten poeta pruski nie zawahał się w poemacie Cleomedes (1635 r.) opiewać czyny króla polskiego Władysława IV i jemu poświęcić swój utwór, będący zarazem pierwszą bodajże operą pruską. A zaznaczyć należy, że właśnie Władysław IV wprowadził w Polsce operę włoską. Pod wpływami jezuickiemi

z Warmji pozostaje również muzyka i teatr królewiecki, aczkolwiek uważać to raczej należy za objaw walki wpływów katolickich z ewangelickiemi i za wykorzystanie form sztuki wprowadzanych przez jezuitów. Polski język w Królewcu na dworze książęcym z końcem XVI w. i w pierwszej połowie XVII wieku staje się językiem dworskim i powszechnie znanym. Aż przyszła reakcja niemiecka po przejęciu rządów pruskich przez Fryderyka Wilhelma, Wielkiego Elektora, który złamał polityczne znaczenie mieszczaństwa i szlachty pruskiej. Widomym protestem Prus przeciw odebraniu im swobód politycznych był gwałt dokonany przez Fryderyka Wilhelma na burmistrzu królewieckim Roth'cie, przedstawicielu mieszczaństwa i na Kalksteinie — przedstawicielu szlachty pruskiej.

Odebranie swobód politycznych i uzależnienie Prus od wpływów berlińskich musiało skierować również orjentacje kulturalne w kierunku niemieckim. Jednakże żywioł polski nie dał się w szybkiem tempie zniemczyć. Coprawda z końcem XVII wieku Polska nie mogła stanowić takiej siły atrakcyjnej, jak to miało miejsce w poprzednim okresie. Tem niemniej musimy skonstatować, że w Prusach żywioł polski stara się o utrzymanie nietylko na poziomie zdobyczy postępu.

Z początkiem XVIII wieku mamy do zanotowania fakt powstania w Królewcu pierwszej gazety polskiej „Poczty Królewieckiej", która ubiegła o kilkadziesiąt lat perjodyczne wydawnictwa prasowe, wychodziła trzy lata (1718—1721) i drukowana była przez Jana Dawida Cenkiera, drukarza polskiego w Królewcu (p. fotografje). „Poczta Królewiecka" stanowi nietylko pierwotyp gazety, ale zaliczyć ją trzeba do najpierwszych gazet w Prusach.

Poza „Pocztą Królewiecką" wymienić należy liczne kalendarze, wychodzące od początku XVIII wieku w Królewcu w języku polskim. Rozchodziły się one masowo po polskich ziemiach w Prusach i do dzisiaj stanowią jeden z najważniejszych czynników podtrzymania języka polskiego na Mazurach i na Warmji.

Od końca XVIII wieku ludność polska w Prusach stale się cofa. Jeszcze historyk królewiecki Stanisław Baczko z końcem XVIII wieku, opisując ówczesny Królewiec, stwierdzał, że w dni targowe na południowych przedmieściach słychać było wyłącznie język polski, jeszcze w polskim kościele w Królewcu odbywały się nabożeństwa i kazania polskie, ale już za czasów superintendenta pruskiego Borowskiego, z początkiem XIX wieku, do kościoła ewangelickiego wprowadza się na Mazurach język niemiecki i zmusza się pastorów mazurskich do uczenia i kazania po niemiecku, podczas gdy na Warmji obsadza się tron biskupi przez Niemców. Zasięg języka polskiego stale się zmniejsza, pomimo, że traktat

wiedeński z 1815 r. zapewnił używanie polskiego języka. Przez wiek XIX istnieje szkoła polska tak na Warmji jak i na Mazurach, póki na podstawie „Przepisów ogólnych" z 15 października 1872 r. nie zostaje wprowadzony do szkół język niemiecki. Te przepisy wyjątkowe wywołały odruch obrony u ludu polskiego, intensywniejszą działalność organizacyj polskich oraz prasy polskiej (Gazety Łęckiej, Gazety Olsztyńskiej, potem Mazurskiego Przyjaciela Ludu), wzbudza intensywniejszy ruch polski tak wśród ludności katolickiej Warmji, jak i ewangelickiej Mazur. Coraz większy nacisk germanizacyjny robi jednak swoje. Mazurzy pozbawieni szkoły polskiej i kościoła polskiego ulegają najmocniej wpływom niemieckim, tembardziej, że wiejski ten lud nie jest w stanie wytworzyć większej ilości inteligencji, opierającej się o polską kulturę, ci zaś, którzy wchodzą w krąg kultury polskiej, przeważnie opuszczają rodzinny kraj, pracując w środowiskach polskich.

Na Warmji wytwarza się bardziej spoista organizacja polska, koncentrująca się głównie w Olsztynie.

Wielka wojna światowa przeorała tak Mazury, jak Warmję polską. Młodzież polska wzięta do wojska niemieckiego, jeśli nie wyginęła na polach bitew, to uległa dalszej germanizacji. Plebiscyt obudził wprawdzie nadzieje na polepszenie sytuacji. Ożywił się znów ruch polski, powstała liczna dosyć prasa, ale jednocześnie wzrósł nacisk niemiecki, już nietylko kulturalny, ale wyrażający się w formie bojówek zagrażających życiu tych, którzy śmieli przyznawać się do narodowości polskiej. Po przegranej plebiscytowej szereg ludzi musiał opuścić teren plebiscytowy. Kraj pokryty organizacjami niemieckiemi, czuwający nad „niemieckim" duchem ludności, wydany został na pastwę germanizacji. Bez szkoły — mimo wyraźnych wskazań konstytucji wejmarskiej, pod groźbą bojówek Stahlhelmów lub Hitlerowców — oto warunki bytu ludności polskiej, którą do reszty ma zniszczyć kolonizacja niemiecka na pograniczu polskiem.

Miła naszych ojców mowo,
Coś w spuściźnie nam została,
Rozwińże się nam na nowo,
Byś się nam ozdobą stała.

Ojców mowo, co pieściła
Matka mnie w kołysce tobą,
Słyń na nowo, byś świeciła
Nam światłością i ozdobą.

(Z poezji Michała Majki, poety mazurskiego z Ogródka w pow. łeckim).

KAZIMIERZ WARCHAŁOWSKI

Z MANOWCÓW NA BITĄ DROGĘ

Włączenie do programu Ligi Morskiej zagadnienia kolonjalnego wydobyło na światło dzienne tę zapoznawaną dotychczas u nas sprawę, spychaną stale za nawias wszelkiej poważniejszej spekulacji myślowej teoretycznej a tembardziej praktycznej.

Fakt ten nadał obecnie zagadnieniu kolonjalnemu prawo obywatelstwa w Polsce, podniósł w opinji publicznej, traktującej doniedawna jeszcze każdą związaną z nim działalność pod kątem albo wyraźnie spekulacyjnym, albo obciążonym posmakiem niezdrowej sensacji, egzotycznych i nierealnych mrzonek.

Zdrowy objaw, normalny w każdem rozwijającem się społeczeństwie, jakiem jest wychodźtwo, uważany był u nas za wytwór chorej struktury społecznej i gospodarczej, lub efekt jakichś mniej lub więcej niedozwolonych machinacyj, prowadzących z jednej strony do wyzysku lekkomyślnych kmiotków, wywożenia ich gdzieś na stracenie, z drugiej — do pozbawiania kraju Ojczystego cennych i rzekomo bardzo potrzebnych rąk roboczych.

Tym nastrojom należy przypisać, że konstruowana od samego prawie początku powstania państwowości polskiej Ustawa Emigracyjna, jako punkt wyjścia obrała sobie kategoryczną negację: „Emigracja jest zakazana"... Był to gest w kierunku opinji społecznej i rządzących się ówcześnie w Polsce partyj politycznych, których nastawienie w tej dziedzinie było również negatywne. Oczywiście był to jednocześnie manewr, ponieważ dalej następowały paragrafy, uprawniające w pewnych warunkach odnośnego ministra, częstokroć pod rygorem zgody innych ministrów, do udzielania pozwolenia na emigrację. Miało to służyć do ochrony emigranta od wyzysku na terenie Polski, a jednocześnie służyć za hamulec przed lekkomyślnem ekspatryowaniem się.

Cóż dziwnego, że w psychice ogółu i w psychice każdego kandydata na wychodźcę tkwiło poczucie nielegalności samego zamierzenia, co razem z naturalnym niepokojem o przyszłość i lękiem przed podróżą depry-

mująco działało na wychodźcę i zamiast chronić, rzucało go właśnie na pastwę wszelakich agentów i pośredników, tworząc z nich wspólników rzekomego przestępstwa.

Stworzywszy sztuczną i chorą atmosferę, dziwiliśmy się skutkom, jakie atmosfera ta wydawała, chętnie bardzo wylewając łzy nad losem wychodźcy, nie zadawszy sobie trudu nawet, by sprawdzić, jakie jest jego życie w rzeczywistości. Zamiast dostarczyć mu obrony w granicach istniejącego prawa u nas, czy na obczyźnie, stwarzaliśmy sami warunki, zmuszające go do obchodzenia prawa.

Stosunek ten był reminiscencją i odbiciem nastrojów jeszcze przedwojennych. Przez szereg lat nie umieliśmy się wyzbyć psychozy z czasów niewoli. Państwo utożsamialiśmy z przymusem, a interes państwa był przez nas rozumiany jako antyteza interesu społeczeństwa.

Objaw przedwojennej emigracji uznaliśmy za chorobę, gdy była to reakcja na upośledzenie gospodarcze i społeczne na gruncie dawnej Galicji, na ucisk i prześladowanie polityczne w zaborze pruskim i rosyjskim, w połączeniu ze skutkami przeludnienia, których efektem były katastrofalnie niskie zarobki i nędza wsi na całem prawie terytorjum Polski. Gotowi byliśmy przeciwstawiać się tej reakcji, leczyć symptomaty, będące właśnie jedyną, niewątpliwie podświadomą obroną organizmu toczonego przez chorobę, której na imię było — niewola.

Zamiast w rzeszach wychodźczych widzieć kadry bojowe narodu, idące w świat zdobywać więcej miejsca dla naszej rasy, rozszerzać jej wpływy i jej posiadanie, wylewaliśmy łzy nad rzekomo marnującym się elementem ludzkim, gdy właściwie były to rezerwy, w niczem nie uszczuplające naszej liczebności w kraju, które, jak to powiedział Szczepanowski, gdyby nie były wyemigrowały za ocean, wyemigrowałyby na tamten świat.

Z nastaniem Państwa Polskiego mogliśmy z łatwością zrobić bilans naszego stanu posiadania. Okazało się, że liczba Polaków, którzy znaleźli się na emigracji przenosi sześć miljonów. Że ze środowisk naszych za oceanem płynie do nas znaczny zapas gotówki, przeszło dwadzieścia miljonów dolarów rocznie, czyli znacznie więcej, niż dała nam niejedna pożyczka państwowa, uzyskiwana na lichwiarskich, a nieraz i upakarzających warunkach. Że Polacy ci niewątpliwie zaważyli politycznie na naszym losie podczas wielkiej wojny. Że stanowićby mogli silną odskocznię dla naszych zamierzeń gospodarczych. Wreszcie nietylko nie odczuwamy ich braku w kraju, ale przeciwnie, dławimy się w nadmiarze elementu ludzkiego i że musimy zabiegać o to, gdzieby ten element umieścić, bo w kraju wyżywić go nie możemy.

Inna sprawa, że zamiast wykorzystać ówczesne warunki i pójść po linji tworzenia osadnictwa zamorskiego, daliśmy się unieść efemerydzie tymczasowości naszego położenia, posyłając setki tysięcy naszych ludzi do Francji, a nawet do Niemiec, aby za łyżkę strawy i kąt w baraku pracowali dla obcych, podcinając tem samem niewątpliwe nasze zdolności konkurencyjne w dziedzinie rolnictwa, a nawet przemysłu, gdy na terenie osadniczym moglibyśmy z nich tworzyć konsumentów dla swoich produktów przemysłowych.

Błędnemu nastawieniu społeczeństwa, błędnej naszej polityce ówczesnej przypisać musimy, że nie wyzyskaliśmy całego szeregu możliwości, które nastręczały likwidacja wojny i pierwsze lata rozkwitu gospodarczego rozmaitych zamorskich krajów.

Do największego grzechu zaliczyć musimy zaniedbanie okazji objęcia mandatu nad częścią kolonij poniemieckich w Afryce, do czego Francja gotowa była nam dopomóc. Drugim grzechem było niewyzyskanie korzystnych dla nas warunków przewiezienia ogromnych rzesz naszych wychodźców za darmo do Brazylji, gdzie nam ofiarowywano doskonale opłacaną pracę i zresztą wolną rękę w jej przyjmowaniu, pozatem tanią i dobrą ziemię na kolonizację.

Dalszym — jest zignorowanie niezwykle korzystnego kupna ogromnej koncesji w Paranie, o przestrzeni dwu miljonów hektarów w jednym bloku i poparcie projektu Klopstoka przeprowadzenia (za pieniądze amerykańskie) kolei, przy udziale naszych rąk roboczych i naszych sił technicznych, przez środek Parany, łączącej szereg istniejących już tam kolonij polskich z rzeką Paraną, przy brzegach której istniały wówczas ogromne objekty terenowe na sprzedaż, po niskich, zupełnie niewspółmiernych z ich wartością cenach. Wreszcie zignorowaliśmy propozycję Peru bezpłatnego przewozu naszych ludzi i przydzielania im bezpłatnej ziemi.

W dziedzinie gospodarczej nie postawiliśmy w krajach amerykańskich ani pierwszego kroku, gdy pławiły się one w złocie i gdy nie wielkich potrzeba było wysiłków, aby mocną nogą tam stanąć.

Ale dość rekryminacji. Błędy dawne powinny nas ustrzec od popełniania nowych. Nie wiem czy kraje zamorskie powrócą do takiego samego dobrobytu, jaki przeżyły przez pierwsze dziesięciolecie po wojnie. Posiadają one olbrzymią jeszcze pojemność i olbrzymie możliwości.

Panują tam — kryzys, zastój, niskie ceny. W pewnych warunkach są to również wartości, których nie należy lekceważyć. To, czego nie można zrobić w chwili rozpętania energji, przy rozpędzonej machinie gospodarczej, nierzadko da się zrobić właśnie przy minorowych nastro-

jach, gdy maszyna ta pozornie stanęła. Nie budzą one obecnie entuzjazmu ani apetytów, staniały jako objekt i jako rynek, przystępniejsze są politycznie.

Dobra polityka powinna potrafić wykorzystać dla swoich celów nietylko *haussę* ale *baissę*. I dlatego nie powinniśmy tracić ani nadziei, ani opuszczać rąk. Nie potrafiliśmy kuć żelaza, kiedy było gorące. Spróbujmy brać je gołemi rękoma kiedy jest zimne.

Jakież są możliwości obecnie i jakie winny być wytyczne naszej polityki?

W dziedzinie emigracji i osadnictwa ruchy nasze skrępowane są kwotami, ograniczeniami wjazdowych wiz, kontrolą zdrowotną i eugeniczną, nierzadko przymusem posiadania większej gotówki. Największem niebezpieczeństwem jednak jest zupełna dowolność w udostępnianiu tych czy innych terenów, zupełna niemożność kontroli w tej dziedzinie z naszej strony, możliwość zmian w chwili, gdy likwidacja gospodarstw kandydatów na osadników w kraju będzie już przeprowadzona, co grozi ludziom tym ruiną i nieobliczalnemi następstwami. Uniemożliwia to akcję zdecydowaną i masową, skazuje na posunięcia dorywcze i pełne wahań.

Zostaliśmy zepchnięci do roli czynnika najzupełniej biernego i wszelkie nasze projekty i wysiłki mają nietylko problematyczną wartość, ale i życie efemerydy.

Postulat skupiania wychodźtwa na pewnym upatrzonym terenie, słuszny w zasadzie, nie jest obecnie realnym, ponieważ nie dysponujemy tym terenem, każdej chwili możemy być od niego odcięci, a wszelka nasza polityka zmierzająca do konsolidowania swych wpływów i skupiania sił przyspieszyć może tylko naszą porażkę.

Ażeby pokusić się na jakiś program, ażeby wskazać bardziej celową metodę postępowania, należy cofnąć się do analizy warunków, w jakich kolonizacja może się odbywać, a przedewszystkiem do analizy właściwości środowiska, które będzie służyć do realizowania naszych planów, bo od tego głównie wszystko zależy.

Kto badał rozwój naszych kolonij w Południowej Ameryce niewątpliwie musiał zauważyć fakt, że większość kolonistów nie siedzi na terenach, które początkowo im były przydzielone. Znaczna część tych ludzi, nim zdecydowała się osiąść na stałe gdziekolwiek, zmieniała i to parokrotnie, szakry (parcele), kolonje, a nawet stany. Powodem tego była zwykła ludzka dążność szukania czegoś lepszego, fantastyczne nadzieje znalezienia jakiegoś Eldorado, nieufność do informacyj i rad władz miejscowych, a nawet czynników polskich, pochopność wreszcie do sądzenia wszystkich naokoło za oszustów, o ile rozwiewali ich złu-

dzenia, natomiast okazywanie niezwykłego zaufania do wszelkiego rodzaju łazików i wydrwigroszy, chociażby opowiadali notoryczne duby smalone.

Ten rys naszego charakteru, ten brak krytycyzmu, w połączeniu z pochopnością do krytyki wszystkiego na prawo i na lewo, przyczynił nam tutaj niepowetowane straty, hamował nieraz na lata całe rozwój kolonij, pozbawił ludzi resztek jakich takich środków, bo wszelkie peregrynacje kosztują, tamował w wysokim stopniu akcję rządów, szczególnie brazylijskiego, wyczerpując zupełnie nieproduktywnie jego kredyty, budząc nieufność do naszego żywiołu.

Nie trzeba bowiem się łudzić. Pochwały a nawet superlatywy, które słyszymy od miejscowych ludzi, czy władz, nie należy brać dosłownie. Są one z tą samą swadą i szczerością stosowane nietylko do nas, ale i do innych narodowości. Najważniejsze, że chwalą nas bynajmniej nie za to, cobyśmy sami uznali za zaletę, np. za pokorę i posłuszeństwo, albo za pracowitość, która niestety, nie jest najwybitniejszym rysem naszego charakteru.

Fakt pozostanie faktem. Ta sama inercja, która trzymała nasz żywioł przez setki lat przykutym do kilku zagonów w Polsce, z chwilą gdy zmieniła kierunek, z biernej stała się czynną; z naszego chłopa, który nie wytykał dotychczas nosa za opłotki swej wsi rodzinnej, zrobiła nomadę.

I byliśmy świadkami, jak setki i tysiące naszych włóczyły się z rodzinami po Brazylji i Argentynie, z południa na północ, ze wschodu na zachód, lub odwrotnie, ocierając się częstokroć o siebie.

Osiedli, gdy już zdarli buty, wydali resztę gotówki, a nawet pogubili dzieci.

Ta nasza właściwość, szkodliwa dla kolonizacji rządowej, wręcz uniemożliwiała zamierzenia prywatne, gdzie kapitał nie dawał się uzupełniać nowym kredytem w granicach nowego budżetu, i gdzie głupota, zła wola i niedołęstwo żłobiły niezabliźnione rany, przekreślając zgoła najbardziej celowe zamierzenia.

Ta nasza właściwość szczególnie winna być brana w rachubę, gdyby akcja kolonizacyjna obejmować miała jakiekolwiek operacje kredytowe. One właśnie będą pierwszem źródłem niezadowolenia i pretensyj, rozbudzą energję, nie, jak się tego spodziewać należy, w kierunku wykorzystania naszego liberalizmu, ale przeciwnie w kierunku ucieczki od odpowiedzialności i przyjętych zobowiązań.

To też konstrukcja wszelkiego planu, wszelkiej akcji, musi poważnie się liczyć z tą psychiką i z temi właściwościami.

Druga sprawa — to tereny.

Stworzyliśmy sobie wysoką opinję o swych wartościach i o swych prawach. Pod tym kątem widzenia przeszukujemy kulę ziemską w celu znalezienia klimatu, gleby, położenia geograficznego, sytuacji topograficznej, którąby zasługiwała na zastosowanie tam naszej wiedzy, naszych walorów, naszych wysiłków.

I dziwna rzecz, mimo ostrzeżeń, których nam nie żałuje twarda rzeczywistość, mimo szeregu zamkniętych drzwi do rozmaitych krajów i mimo naglącej potrzeby własnej, nigdzie jakoś nie umiemy znaleźć tego odpowiedniego terenu. Przerzucamy się od jednych do drugich, badając i przymierzając je do siebie.

Nic to, że Amerykanie krwią zdobywali kamieniste pustynie Kanzasu, walczyli 100 lat o bezwodne stepy Texasu, że Kanadyjczycy z zaparciem się opanowywali zamarzające na sześć miesięcy płaszczyzny Saskaczewaniu czy Yukatanu. Nic to, że Francuzi i Włosi kamieniste zbocza swych gór gołemi rękoma zamienili w kwitnące winnice, Niemcy — w kulturalne pola — piaski brandenburskie, Finladczycy nosili na grzbietach ziemię na swoje skaliste połoniny. Inni walczyli z klimatem, chorobami, dzikimi ludźmi, niesłychanie trudnymi warunkami komunikacyjnymi. Nas to wszystko nie obowiązuje i nie dotyczy.

Należy sobie wreszcie powiedzieć, że ideału nie znajdziemy, że jest on wogóle nie osiągalny i że żadnych praw do niego nie posiadamy.

Absolutna wartość terenu bynajmniej nie decyduje o losie ludności, ani o jej rozwoju, ani o jej powodzeniu. Decyduje charakter osadnika, energja jaką posiada i uruchomić potrafi, spoistość społeczna i narodowa, którą wykaże. Przykładów tego na świecie mamy poddostatkiem.

W dzisiejszych warunkach Polska nie jest w stanie dać zatrudnienia, ani wyżywić zwiększającej się z roku na rok swojej ludności.

Chwilowe paljatywy nie uratują sytuacji. Niebezpieczeństwo będzie stale wisieć nad nami i przewidująca polityka powinna zawczasu szukać rozwiązania dla tego zagadnienia.

Utrzymując i gniotąc w swoich granicach masy proletarjatu osłabiamy się politycznie i społecznie, bo nędza nie jest podłożem do pielęgnowania zalet obywatelskich i uczuć narodowych.

Obniżanie ceny rąk roboczych prowadzi do pauperyzacji społeczeństwa, a w konsekwencji do zacieśnienia rynku wewnętrznego dla rodzimego przemysłu, co w dalszej konsekwencji powoduje kurczenie się rynku pracy.

W rezultacie musimy utrzymywać tysiące ludzi pozbawionych zarobków, stwarzając tem wdzięczne podłoże dla wszelkiej akcji wywrotowej.

Korektywą dla tego stanu rzeczy musi być tylko wzmożone wychodźtwo to też interesować nas mogą jedynie kraje o dużej pojemności ludnościowej.

Brak kapitału i uzdolnień gospodarczych zmusza nas do takich działań na terenie wychodźczym, które wymagają małego ryzyka i mogą się obywać prawie bez nakładu. Oznacza to, że możemy sięgać jedynie po tereny bezpłatne lub bardzo tanie, co jeszcze bardziej ogranicza nasze horyzonty.

Kwestją decydującą jest łatwość i szybkość zdobycia środków wyżywienia. Nie mogą to więc być ani tereny strefy zimnej, ani nawet umiarkowanej. Zmuszeni jesteśmy szukać ich w pasie podzwrotnikowym. Ich zdrowotność posiada nawet drugorzędne znaczenie, ponieważ przy dzisiejszym stanie wiedzy lekarskiej ludzkość jest w możności walczyć skutecznie z chorobami z pomocą profilaktyki i lecznictwa.

Mniejsza lub większa ich odległość od Europy a nawet od rynków zbytu nie może stanowić przeszkody, ponieważ, po pierwsze, kolonje przez szereg lat pracują zwykle na wewnątrz, zaspakajając własne potrzeby i posiadają nikłą zdolność eksportową, stwarzają własne ośrodki konsumpcyjne, wreszcie nie odrazu daje się ustalić odpowiednia dziedzina produkcji. Musi ona przystosować się do warunków miejscowych, zdobyć rynki i je utrzymać. Odległość sama jest rzeczą względną, daje się ona zwalczać rozmaitemi środkami; jeśli podraża produkty kosztami przewozu, jednocześnie stwarza warunki korzystniejsze dla ich wytwarzania z powodu niższych kosztów produkcji, niższego kapitału zakładowego i t. p. Daleki zachód Ameryki Północnej wytworzył ogromne bogactwa, mimo że był odcięty od uprzemysłowionego zachodu przestrzenią, którą karawany przebywały w trzy miesiące, pociągi doniedawna w tydzień, a okręty jeszcze podczas wojny musiały opływać całą południową Amerykę dookoła. Zboże kanadyjskie mimo, że ma do zwalczania tysiące kilometrów przestrzeni i to drogą kolejową, jeszcze stanowi groźną konkurencję dla naszego, gdy produkcja jego u nas zdawna już jest deficytową.

Pierwszem zadaniem naszej polityki jest otwarcie dróg dla wychodźtwa, zdobycie dla niego pojemnych obszarów, gwarantujących ciągłość naszej akcji. W naszych warunkach demograficznych, społecznych i gospodarczych jest to najważniejsze.

Postulat skupiania naszego żywiołu na jednym terenie, niewątpliwie uzasadniony politycznie, jak to już powiedzieliśmy, wymaga takich warunków jakimi nie rozporządzamy, znacznie większego kapitału, bardzo umiejętnej, a nadewszystko szczęśliwej akcji politycznej, tem trudniejszej, że spotykać się będzie zawsze z oporem innych narodowości:

O wiele bezpieczniej i skuteczniej przeprowadzić go będziemy mogli zapomocą wtórnej akcji, którą jest parcelacja. Może ona objąć tereny droższe, bliżej położone, wymagające wyższej kultury i większego kapitału. Akcja ta nie wzbudzi tych zastrzeżeń, ani tych obaw; może być przeprowadzona legalnie, a przedewszystkiem bez wstrząsów, bez zamieszania, żywiołem rekrutującym się z drugiego pokolenia lub który odbył już swe prymicje na pierwotnych kolonjach.

Kolonizacja właściwa, która rozporządzać może jedynie elementem surowym i jak to stwierdziliśmy płynnym musi być obliczona narazie na straty. Celem jej musi być wywiezienie i skupienie jaknajwiększej ilości ludzi na jaknajwiększym terenie, przy najmniejszym nakładzie kapitału.

Korzyści finansowe i gospodarcze może ona osiągnąć jedynie przez podniesienie cen ziemi należącej do przedsiębiorstwa, przez otwarcie dla przemysłu polskiego miejscowego rynku, przez kontrolę finansową nad jego wytwórczością zapomocą banków i przedsięwzięć handlowych i przewozowych.

Pozytywne a nadewszystko wydajne rezultaty możemy jedynie osiągnąć, uruchomiając zakrojone na wielką skalę przedsiębiorstwo kolonizacyjne, oparte na wyraźnych, zapewniających ciągłość pracy umowach, na terenie krajów o słabszej więzi narodowej i słabszej strukturze gospodarczej.

Wszelka partyzantka, wszelkie nieskoordynowane wysiłki, rozpraszanie akcji, eksploatacja drobnych objektów, prowadzić będą tylko do rozproszkowania kapitału, do zamętu, niepotrzebnego hałasu, szkodliwej reklamy, budzącej jedynie zastrzeżenia, nieufność i obawy czynników miejscowych, w konsekwencji do zatamowania wszelkiej działalności naszej w tej dziedzinie.

Należy spojrzeć rzeczywistości w oczy, ale nie łudzić się możliwościami, które nie nastąpią.

Liczenie na nieopatrzność czy na głupotę innych byłoby lekkomyślnością i da wyniki wręcz przeciwne naszym zamierzeniom.

Przecenianie swych sił i wartości nie pomnaża naszych szans, przeciwnie umacnia wokoło siły i nastroje przeciwników, których zawsze lepiej przecenić, niż zlekceważyć.

JAN REYCHMAN

KONSULATY ZAGRANICZNE DAWNEJ RZECZYPOSPOLITEJ

I.

Mimo licznych opracowań, dotyczących różnych dziedzin ustroju, administracji czy spraw gospodarczych dawnej Rzeczypospolitej, nie posiadamy dotychczas żadnego, chociażby najkrótszego opracowania, dotyczącego urzędu konsulów zagranicznych dawnej Polski. Dzisiaj, gdy badania nad handlem morskim i żeglugą dawnej Rzeczypospolitej coraz usilniej są prowadzone, a Odrodzona Polska nieraz nawiązuje w tych rzeczach do dawnej tradycji, wartoby chociaż w krótkim szkicu uprzytomnić dzieje, istniejących już za dawnej Rzeczypospolitej a przeznaczonych do strzeżenia polskiego handlu morskiego i żeglugi, konsulów zagranicznych.

II.

Geneza konsulatów tkwi w średniowieczu. Bogate miasta włoskie prowadzące ożywiony handel na Morzu Śródziemnem utrzymywały w każdym większym porcie na Wschodzie, swego przedstawiciela, którego zadaniem było czuwanie nad handlem i żeglugą swego miasta i sprawowanie władzy sądowniczej nad handlującymi w tym porcie, swymi współrodakami. Podobnych przedstawicieli, o różnych nazwach utrzymywały potem po obcych portach i miasta francuskie, hiszpańskie, hanzeatyckie i inne. Z biegiem czasu już nie miasta, ale panujący wysyłać zaczęli przedstawicieli przeznaczonych do czuwania nad handlem krajowym w portach zagranicznych. Już wówczas kształtować się zaczął przedział między tymi przedstawicielami, z których powstali późniejsi konsulowie, a właściwymi przedstawicielami monarchy zagranicą, przedstawicielami politycznymi, z których wywodzą się dzisiejsi dyplomaci.

W zaraniu czasów nowożytnych, funkcje konsula ulegają pewnym ograniczeniom; nie wykonują już oni władzy nad swymi współoby-

watelami, ale ograniczają się wyłącznie do strzeżenia spraw handlu i nawigacji swego kraju. Tylko na Wschodzie, konsulowie państw europejskich utrzymali w dalszym ciągu władzę sędziowską nad swymi współziomkami (Kapitulacje). Ścisła łączność, jaka zachodziła wówczas między urzędem konsula a handlem morskim i żeglugą uwidacznia się chociażby z faktu, że we Francji (na mocy rozporządzenia Colberta, regulującego charakter konsulów, z r. 1681) konsulaty zagraniczne zależały od ministerstwa marynarki. [1])

III.

Dawna Rzeczpospolita nie posiadała początkowo żadnych handlowych reprezentantów w zagranicznych portach; być może, że podobnych przedstawicieli wysyłał Gdańsk, monopolizujący wówczas prawie cały handel Polski. [2]) Natomiast w niektórych portach utrzymywali królowie polscy swych agentów, zwanych rezydentami, którzy nieraz miewali powierzone sobie różne zadania, związane z opieką nad polskim handlem morskim. Takimi agentami byli naprzykład w Hamburgu Stanisław Lubieniecki w latach 1667—1674, potem od roku 1677 patrycjusz gdański, Daniel Salomon, a od roku 1695 były dyrektor handlu i marynarki księcia kurlandzkiego Jakób Abensur [3]); w Wenecji podobnym rezydentem był Magni (1646). Wysłany do Persji w roku 1668 Bohdan Grudziecki miał polecone sobie w instrukcji, aby uważał jak „kupce różne od korony polskiej wchodzić mogły, materje wszystkie y inne towary, którędy się do korony prowadzić mogły" [4]). W Hadze koło roku 1640, opiekę nad handlem polskim z tytułem rezydenta sprawował de Byc.

Za czasów saskich, obok tych agentów czy rezydentów, wysyłanych zwykle z Polski do miejsca pełnienia swej funkcji i opłacanych przez króla, czy przez skarb Rzeczypospolitej, zjawiają się i przedstawiciele obdarzeni rzeczywistym tytułem konsula polskiego jak np. Jan Daniel Hey w porcie Nantes w r. 1763, Paul Juste de Harmenson, mianowany konsulem polskim w Bayonne 15 czerwca 1761 roku, Wawrzyniec Rousseau konsul polski w porcie Bordeaux i Grzegorz d'Agdala w Wenecji

---

[1]) Por. Salle G. „L'institution des consulats, son origine, son developpement au Moyen Age". Révue d'histoire diplomatique XI 1897, i przedmowa J. Cambona do książki Donnadieu J. „Les consuls de France" (Paryż 1928).

[2]) Konsulów zagranicznych wysyłała Hanza do której należał i Gdańsk; por. St. Kutrzeba, Handel i przemysł [gdański] do r. 1793, w księdze, Gdańsk — Przyszłość i teraźniejszość, (Lwów, 1928), str. 138.

[3]) Por. Wł. Namysłowski, Rezydenci polscy w Hamburgu, Sprawy Obce, 1931.

[4]) Hubert, Pamiętniki Historyczne, II, 87—88 i Volumina Legum t. V, f. 403.

koło roku 1760[1]). Ci ostatni konsulowie nie byli to ludzie przysłani, ale zwykle wybrani z pośród kupców danego portu i nie pobierali oni za swoją funkcję żadnego wynagrodzenia. Ten podział konsulów na dwie kategorje, już wówczas się zarysowujący, utrwalił się w Europie w XIX wieku w postaci podziału konsulów, na „consules missi", i „consules electi".

IV.

Rozwój handlu morskiego, usiłowania koło stworzenia zaczątków floty handlowej, starania podniesienia żeglugi i nadania znaczenia banderze polskiej na morzu, cały ten rozmach gospodarczy cechujący epokę Stanisława Augusta, wszystko to nie mogło pozostać bez wpływu na rozwój instytucji konsulatów zagranicznych Rzeczypospolitej. W roku 1766 mianowany był w Genui agentem polskim, z pensją 800 dukatów niejaki Bollo, o którym niezbyt pochlebna pozostała pamięć[2]); później agentem polskim w tymże porcie był de Pasqua. Równocześnie z Bollo (na Radzie Senatu 10 maja 1766 roku) mianowany został agentem polskim w innym europejskiem mieście portowem, w Hamburgu, z pensją 400 dukatów, podkomorzy nadworny Stanisława Augusta i indygiena polski Henryk Wickede; po nim, około roku 1791 rezydentem polskim w Hamburgu był H. W. Cole[3]). Wreszcie w Gdańsku, który acz był częścią składową Polski, posiadał dość obszerną autonomję rezydował za Stanisława Augusta Aleksy Husarzewski, pierw dla odbioru „palowego", potem jako komisarz królewski[4]). Po jego zgonie w r. 1782 objął jego stanowisko dotychczasowy sekretarz Franciszek Ernest Hennig de Werni; otrzymał on indygienat w listopadzie 1790 roku; od roku 1789 pobierał 7200 złotych rocznej pensji. Zwano go różnie: komisarzem polskim, konsulem, komisjonerem królewskim, agentem „dla dozoru interesów handlowych". Po zajęciu Gdańska przez Prusy, w r. 1793, Hennig pozostał na miejscu dla czuwania nad handlem polskim, w obcem teraz mieście[5]).

[1]) Nominacja Heya i Harmensona, rkps. Czartor. 652; dwaj inni w kalendarzykach politycznych. Może byli konsulami tylko Augusta III.

[2]) Por. Volumina Legum, VII, 372.

[3]) O nominacji Wickedego Morawski, Materjały (1851), 65. Por. też Namysłowski, jak wyżej i tegoż, „Wiekowa tradycja konsulatu Rzeczypospolitej w Hamburgu", Ill. Kur. Codz. 24 I. 1929.

[4]) Por. Dziamianka, Aleksy Husarzewski, Rocznik Gdański, 1930.

[5]) Por. Korzon, Wewnętrzne Dzieje Polski, II, 152; Volumina Legum VLIX, CCVIII, 192; R. Lutman, Historja Gdańska do r. 1793, w ks. Gdańsk — Przyszłość i teraźniejszość, (Lwów, 1298), str. 116.

Wszyscy ci przedstawiciele mieli również powierzone sobie pewne funkcje dyplomatyczne i załatwiali też sprawy, wchodzące w zakres reprezentacyj dyplomatycznych; chociaż więc do ich obowiązków należało czuwanie nad sprawami polskiego handlu morskiego czy żeglugi, to jednak nie odpowiadali oni jeszcze konsulom zagranicznym w ściślejszem znaczeniu tego słowa.

V.

Prawdziwe konsulaty, w dzisiejszem znaczeniu tego słowa, pojawiły się dopiero w okresie po pierwszym rozbiorze, gdy działalność Komisji Skarbowej zmierzać zaczęła do wykorzystywania wszystkich możliwości, dla usprawnienia polskiego eksportu. Ponieważ spław towarów Wisłą do Gdańska stał się utrudniony wobec trudności stosowanych przez Fryderyka Wielkiego, zaczęto szukać nowych możliwości dla spławu polskich towarów. Znaczną ich część skierowano teraz przez Dniepr do Morza Czarnego. W Chersoniu, porcie położonym blisko ujścia Dniepru, polskie firmy prowadzące handel Wschodni (Prota Potockiego, Teppera) posiadały swe własne kantory i spławione towary przeładowywały na własne okręty, które je zawoziły do portów Europy Zachodniej [1]). W r. 1782, w tymże Chersoniu, Komisja Skarbowa osadziła dla czuwania nad handlem polskim Antoniego Zabłockiego, mieszczanina, nobilitowanego później w roku 1792 [2]). Konsul Zabłocki pobierał pierw 14000 złotych, od roku 17892 — 24000 złotych rocznie; do pomocy miał sobie dodanych dwóch sekretarzy Zboińskiego i Zbrożka. Po wybuchu wojny rosyjsko-tureckiej, w roku 1787, konsulat polski musiał się przenieść do Mirhorodu; w Chersoniu pozostał tylko sekretarz konsulatu Zbrożek. Archiwa nasze zawierają sporo akt, dotyczących czy to Zabłockiego, czy działalności konsulatu i opracowanie dziejów konsulatu Rzeczypospolitej w Chersoniu będzie wdzięcznem zadaniem dla historyka.

W Wenecji konsulem polskim był Józef Dall'Oglio [3]); pobierał on pensję taką jak inni konsulowie t. j. 6000 złotych rocznie. W r. 1789

---

[1]) I. T. Baranowski, Rzut oka na znaczenie Dniepru w dziejach gospodarczych Polski, Przegląd Historyczny, t. XX (1916). O stosunkach ówczesnego handlu czarnomorskiego z Zachodnią Europą por. Pingaud, Choiseul Gouffier — La France en Orient sous Louis XVI — (Paryż 1887), str. 16—17.

[2]) Korzon, Wewnętrzne Dzieje, II, 152. Zapewne Zabłocki jest autorem broszurki „O konsulach narodów handlowych" (1791).

[3]) Dall'Oglio figuruje na liście polskich agentów zagranicznych, którym skarb Rzeczypospolitej winien był znaczne zaległości, przejęte następnie przez rząd rosyjski. Por. Tyszkiewicz, Ostatni pobyt Stanisława Augusta w Grodnie, Rocznik Towarzystwa Historyczno-Literackiego w Paryżu, 1873—1878.

rozważano też możliwość utworzenia pierwszego konsulatu zamorskiego Rzeczypospolitej, mianowicie za pośrednictwem sekretarza królewskiego Piusa Kicińskiego zwrócił się do Stanisława Augusta Albertrandi, z prośbą o mianowanie niejakiego Miklasiewicza, mieszczanina warszawskiego i szwagra Albertrandiego, konsulem polskim w Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej. W imieniu króla Kiciński odpowiedział Albertrandiemu, co do „rangi konsulowskiej przy Stanach Amerykańskich dla JP Miklasiewicza“, że „dotąd Nayi. Pan nie miał okazji uczynienia żadnego etykietowego kroku do Stanów tychże, ani z uznaniem ich ani z interesu. A zatem zdawałoby się dziką rzeczą, żeby król Imć zaczynał z tym krajem przez charakteryzowanie tam osoby konsula, bez żadnego innego poprzedzającego kroku...“ [1]). Mimo niepowodzenia tej pierwszej próby stosunków polsko-amerykańskich, nieznany dotychczas ten epizod stanowi sam przez się ciekawy przyczynek do stosunku dawnej Rzeczypospolitej do świeżo wówczas powstałych, Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej.

Za Sejmu Wielkiego domagano się utworzenia konsulatów w Rydze, Elblągu i Królewcu. Niektóre z tych projektów doczekały się rychłej realizacji. Traktat handlowy polsko-niemiecki z r. 1775, otwarcie kanału Ogińskiego, szykanowanie przez Prusy portu gdańskiego przy równoczesnem faworyzowaniu Królewca, wszystko to przyczyniło się do wzrostu znaczenia portu królewieckiego dla handlu zagranicznego Rzeczypospolitej. Około roku 1782 osadzony tam został „dla dozoru nad handlem“, wychowanek akademji w Haarlemie, Jerzy Woyna Okołow. Za czasów Sejmu Czteroletniego pobierał on już jako konsul 6000 złotych [2]). W Rydze mianowany został konsulem polskim w przededniu upadku Rzeczypospolitej, w grudniu 1793 roku Feliks Jordan, z wyznaczoną pensją 6000 złotych. W Turcji opieką nad handlem i banderą polską zajmować się mieli konsulowie rosyjscy; za Sejmu Czteroletniego wskazywano na to, że tak jak i inne państwa, tak i Polska ma prawo domagać się pozwolenia na utrzymywanie swych konsulów w portach państwa tureckiego. Konsulem polskim w Smyrnie, najważniejszym

---

[1]) Pius Kiciński do Albertrandiego, z Warszawy, 9 grudnia 1789 (Rkps. Bib Ordyn. Krasińskich 3927).

[2]) Ten Okołow był za powstania Kościuszki pełnomocnikiem Rady Najwyższej Narodowej w województwie sieradzkiem i ziemi wieluńskiej za księstwa Warszawskiego był plenipotentem księcia Józefa, dyrektorem zarządu dóbr i lasów państwowych; w Królestwie Polskiem był prezesem Głównej Izby Obrachunkowej. Miał opinję zausznika Nowosilcowa i nie zostawił po sobie zbyt dobrej opinji; czyniono też mu jakieś zarzuty natury finansowej. Por. niepochlebny o nim sąd w pamiętnikach Niemcewicza z 1809—1820, II (Poznań 1871), str. 305—307 Koźmiana, t. VI (1907), str. 12—13, 23—28 i 51—52.

wówczas porcie tureckim, miał być jeden z urzędników poselstwa polskiego w Konstantynopolu, Mikosza.[1])

Oprócz wymienionych konsulów byli też i konsulowie polscy, którzy nie pobierali żadnej pensji i których charakter konsulowski ograniczał się tylko do czczego tytułu, stanowiącego wówczas rodzaj zaszczytu; byli to więc późniejsi „consules electi", odpowiadający dzisiejszym konsulom honorowym. Tak naprzykład w Wenecji, obok rzeczywistego agenta polskiego Dall'Oglio, był i „konsul polski" (honorowy) Belloni[2]). W dwuch innych portach włoskich, Neapolu i Civita Vecchia, tytuł konsulów polskich nosili panowie Rayola i Valentino[3]). Wreszcie, w dalekiej Hiszpanji, w znanym wówczas porcie Maladze, konsulem polskim był p. Neumand.

VI.

Upadek Rzeczypospolitej przyniósł likwidację zagranicznych jej placówek. Konsulowi Zabłockiemu kazała Katarzyna II opuścić Mirhorod jeszcze w drugiej połowie stycznia 1792 roku[4]). Okołow musiał opuścić Królewiec podczas powstania Kościuszkowskiego, a Hennig, aresztowany w lecie tego roku przez Prusaków, znalazł się potem aż w Kopenhadze, skąd słał listy z prośbą o umożliwienie mu powrotu do kraju[5]). Na początku XIX wieku jeden z legjonistów, udających się wówczas, na rozkaz Napolena, na San Domingo, opisuje w swoich wspomnieniach[6]), że, gdy po drodze zatrzymali się w Hiszpańskim porcie Maladze, witał ich tam dawny konsul polski, bardzo wzruszony widokiem żołnierzy polskich. Był to niewątpliwie ów wyżej wspomniany Neumand. Taki był koniec konsulatów dawnej Rzeczypospolitej. W archiwach krajowych i zagranicznych sporo jeszcze znaleźć by można materjałów do dziejów dawnych konsulatów pol-

---

[1]) Por. Piotr Potocki do Chreptowicza (ministra spraw zagran.) 7 sierpnia 1791 (Waliszewski, Ostatni poseł polski do Porty Otom, Paryż 1894, II 66).

[2]) O nim Piotr Potocki, poseł polski do Porty, z Wenecji 23 września 1789 do Deputacji Interesów Cudzoziemskich (Waliszewski, Ostatni poseł polski do Porty Otom., Paryż 1894, I, 78).

[3]) Por. Loret, Życie polskie w Rzymie w XVIII wieku (Rzym 1930), str. 107. O Rayoli wzmianka u Ogińskiego, Mémoires sur la Pologne et les Polonais, t. II (Paryż 1826), str. 119.

[4]) Smoleński, Ostatni rok Sejmu Wielkiego (Kraków 1897), str. 351 i odnośnik tamże.

[5]) Kochanowski, chargé d'affaires polski w Danji, z Kopenhagi 2 września 1794 (Rkps. Ossol. nr. 412).

[6]) Na San Domingo — Obrazy i Wspomnienia (Warszawa 1917), str. 17. Nazwisko tego konsula nie wymienione.

skich, a opracowanie historji tych konsulatów stanowić będzie ciekawy przyczynek do dziejów gospodarczych, specjalnie zaś do dziejów handlu morskiego Rzeczypospolitej. Nie zapominajmy, że nieopracowane są też jeszcze dzieje konsulatów zagranicznych w polskich portach za czasów dawnej Rzeczypospolitej — a przecież w Gdańsku byli wtenczas konsulowie angielski, pruski, rosyjski, francuski (znany ze swej roli podczas konfederacji barskiej), duński a nawet i hiszpański [1]). W Elblągu był konsul duński, w Libawie, porcie Kurlandji, konsulowie szwedzki i duński. Kilka konsulatów było i wewnątrz kraju, m. in. francuski w Warszawie, obsadzony przez Bonneau, pośredniczącego przy stosunkach francuskiej firmy Anthoine, prowadzącej handel czarnomorski, z kupcami polskimi w Chersoniu. Przy szczegółowszem opracowywaniu handlu morskiego Rzeczypospolitej w XVIII wieku nie można zapominać o organizacji i opiece nad tym handlem t. j. o organizacji dawnej polskiej służby konsularnej.

[1]) O konsulacie tym istnieje specjalna rozprawa hiszpańska, Poschman Ad. El Consulado Espanol en Danzig desde 1752 hasta 1773, Revista de Archivos, Bibliotecas y Museos, X, 1919, VI.

Działalność Banku Gospodarstwa Krajowego na wybrzeżu morskiem

Port gdyński zajął ostatniemi czasy jedno z pierwszych miejsc na Bałtyku pod względem obrotów towarowych. Gdynia jednak nie jest wyłącznie portem handlowym Polski. Na terenie portu powstają bowiem coraz liczniejsze przedsiębiorstwa przemysłowe, przetwarzające importowane drogą morską surowce i reeksportujące w coraz szerszym zakresie swe produkty na rynki zagraniczne.

W ten sposób, odpowiednio wyposażony, mający doskonałe połączenia zarówno morskie jak i lądowe i otoczony troskliwą opieką Rządu, port gdyński odgrywa doniosłą rolę w życiu gospodarczem kraju, zapewniając zarazem polityce gospodarczej Polski w dziedzinie komunikacyjnej i handlowej niezbędną niezależność — konieczny warunek samodzielnej polityki gospodarczej.

Realizacja tak doniosłego dzieła, jakiem było stworzenie z niczego wielkiego nowoczesnego portu, wymagała współpracy wszystkich zainteresowanych czynników, wśród których zabraknąć nie mogło Banku Gospodarstwa Krajowego, jako instytucji powołanej do realizacji polityki finansowej Rządu i do popierania wszelkich inicjatyw o znaczeniu ogólno-narodowem.

Z chwilą, gdy rozbudowa Gdyni i wzrost jej obrotów towarowych przybrały szybsze tempo, a więc po 1926 r., postanowił Bank utworzyć w Gdyni własny oddział, który w marcu 1927 r. rozpoczął swą pracę. Głównie posługując się tym oddziałem, okazywał Bank daleko idącą pomoc zarówno miastu, jak i powstającym na jego terenie przedsiębiorstwom.

Uwzględniając potrzeby finansowe gminy miasta Gdyni, udzielał jej Bank poważnych pożyczek na przeprowadzenie niezbędnych inwestycyj miejskich. Ogólna suma udzielonych miastu pożyczek wynosi przeszło 26 miljonów złotych, z czego większa część przypada na długoterminowe kredyty emisyjne. Z drugiej strony, szybki rozwój miasta wymagał pomocy dla prywatnego ruchu budowlanego, to też potrzeby tego ruchu zostały przez Bank potraktowane wyjątkowo. W ciągu ostatnich 6 lat udzielił Bank bowiem na cele budownictwa w Gdyni i na wybrzeżu blisko 27 miljonów złotych kredytów, przyczyniając się finansowo do powstania przeszło połowy wznoszonych w tym okresie budowli. Wspomnieć w tem miejscu należy, że dla potrzeb swego oddziału wybudował Bank wielki gmach własny, jeden z najbardziej okazałych w Gdyni.

Jeżeli chodzi o potrzeby handlu, a zwłaszcza handlu zamorskiego, Bank bierze stosunkowo niewielki udział w finansowaniu tranzakcyj bieżących, firmy bowiem handlowe korzystają w przeważnej mierze z usług banków prywatnych, krajowych a częściowo i zagranicznych; w większej mierze popiera Bank natomiast tranzakcje pionierskie lub mające szersze znaczenie ogólno-gospodarcze, zarówno w dziedzinie wywozu jak i zaopatrywania przemysłu krajowego w surowce pochodzenia zagranicznego. Tak więc wziął Bank czynny udział w pracach, zmierzających do zorganizowania w Gdyni handlu bawełną z pominięciem dotychczasowych pośredników zagranicznych, udzielając zainteresowanym firmom poważnych kredytów rembursowych, powołując do życia „Publiczny Dom Składowy“ dla magazynowania bawełny, co umożliwiło wydawanie warrantów.

Interesuje się Bank również rozwojem przemysłu osiadłego na terenie portu, jak również rozwojem rzemiosła, które korzysta za pośrednictwem komunalnych kas oszczędności z poważnych kredytów, udzielanych na wyjątkowo dogodnych warunkach.

Wspomnieć wreszcie należy o pomocy okazywanej przez Bank rybołóstwu morskiemu, którego potrzeby stanowią przedmiot stałej opieki Banku. W tej dziedzinie udziela Bank kredytów na zakup kutrów, sprzętu rybackiego, na budowę i remont domków rybackich i t. d. Zapomocą utworzonej z inicjatywy Banku spółdzielni pod firmą „Zjednoczenie Rybaków Polskich“ ułatwia Bank rybakom nabywanie potrzebnego sprzętu, jak również sprzedaż połowów, która została obecnie skoncentrowana przez spółdzielnię w Hali Rybnej w Gdyni.

Jak już z powyższego, pobieżnego tylko przeglądu wynika, przychodzi Bank z pomocą wszystkim prawie dziedzinom życia gospodarczego na wybrzeżu, biorąc poważny udział w finansowaniu potrzeb zarówno publicznych jak i prywatnych. To też w dniu uroczystego poświęcenia portu gdyńskiego może Bank z dumą spoglądać na wielkie dzieło Narodu Polskiego, zdając sobie sprawę ze swego poważnego w tym ogólnym dorobku udziału.

PRZEDSIĘBIORSTWO „TRAMWAJE I AUTOBUSY M. ST. WARSZAWY"

jako zakład użyteczności publicznej ma za zadanie dostarczanie najszerszym warstwom ludności stolicy komunikacji taniej, możliwie szybkiej, wygodnej i bezpiecznej.

Do wykonania swych zadań przedsiębiorstwo posiada następujące środki techniczne:

1. tory tramwajowe, których długość łącznie z torami dojazdowemi i gospodarczemi wynosi 216 km
2. sieć górną napowietrzną o dług. 219 km,
3. kable podziemne o długości 170 km,
4. tabor osobowy, składający się z 366 wozów tramwajowych silnikowych i 309 wozów przyczepnych oraz 40 autobusów i 3 autokarów,
5. warsztaty główne, przystosowane do naprawy 250 wozów silnikowych i 150 wozów przyczepnych
6. elektrownię,
7. budynki o łącznej kubaturze 637.697 m^3,
8. magazyny: 1 główny i 4 podręczne.

Ruch tramwajowy obejmuje 29 linij dziennych (długość 269 km) i 3 linje nocne (23 km) Długość wszystkich linij dziennych, nocnych, dojazdowych i specjalnych stanowi 293 km.

W ostatnim roku sprawozdawczym tramwaje wykonały 37 645 075 wozokilometrów Ogólna ilość przewiezionych pasażerów wynosi 180 559 333, czyli o 5% mniej niż w ubiegłym roku.

Cena biletu korespondencyjnego została obniżona z 40 gr do 30 gr. Poza tem udzielono ulgi dla młodzieży szkolnej i nauczycielstwa szkół powszechnych na miesiące lipiec i sierpień; wprowadzono miesięczne 4-złotowe legitymacje ulgowe, upoważniające do jazdy bez ograniczenia dat i godzin za opłatą 15 gr w wagonie dziennym.

Autobusy miejskie wykonały w ciągu roku 1933,34 2.388 373 wozokilometrów, czyli o 10% więcej w stosunku do poprzedniego roku. Liczba pasażerów przewiezionych wynosi 18.751 874, czyli o 1,7% więcej niż w roku poprzednim.

Warsztaty autobusowe zmontowały we własnym zakresie 10 podwozi autobusowych, zaopatrzonych w nadwozia krajowej produkcji, i oddały je do ruchu.

PIJALNIE MLEKA „AGRILU"

Warszawa powoli, ale systematycznie rozwija się w kierunku aprowizacji mlekiem stolicy Przodują w tem Miejskie Zakłady Mleczarskie „Agrilu". Obcy, przybywający obecnie do Warszawy, przyzwyczajeni do pierwszorzędnego mleka, a w szczególności do formy jego podania, z uznaniem zwiedzają pijalnię mleka Agrilu przy ul. Nowy Świat, gdzie pod każdym względem tak otoczenie, jak i jakość nabiału musi zadowolnić

Obok pijalni uderza swem urządzeniem, czystością jak i doborem nabiału wzorowy sklep nabiałowy Nabiał jest dostarczany z wielkiej centralnej mleczarni Agrilu przy ul. Grzybowskiej 59. Mleczarnia posiada nowoczesne urządzenia do pasteryzacji, chłodzenia niskiego i butelkowania mleka. Laboratorjum chemiczne mleczarni pracuje wydatnie nad badaniem mleka co do jego czystości, zawartości tłuszczu i ilości bakterji. Badania te są podstawą do wypłaty za mleko dostawcom, co wpływa, rzecz prosta, na poprawę w produkcji, gdyż za gorsze mleko dostawcy otrzymują cenę niższą, a za mleko lepsze pewną premję Mleczarnia Agrilu wyrabia także proszek mleczny, który z powodzeniem mogłyby nabywać okręty polskie, udające się na dalsze rejsy.

Być może, że w ten sposób „Agril" zbliży się do „Morza".

UCIECZKA ARTYSTY

Kochałem niegdyś wielkie miasta za ich życie szybkie i bujne, za ich pęd niepowstrzymany do tworzenia rzeczy nowych i wielkich, za ich bogactwa i piękno, barwne i nerwowe. Wydawały mi się wówczas mózgiem świata i w szybkiem ich dążeniu widziałem śmiały, silny rozum, upajającą wolę osiągnięcia boskich celów człowieka. Kocham je i dziś jeszcze — te wielkie miasta — ale już im nie wierzę. Nie wierzę w ich śmiały rozum i wydaje mi się, że jeżeli są mózgiem świata, to mózg ten jest pijany cyframi, ideami, abstrakcją, a droga ich biegu do celów dalekich jest chwiejna i pełna oszalałych zygzaków.

Od paru pokoleń pracujemy w miastach, ale nasze gniazdo rodzinne jest od nich daleko. Odwiedzamy je zrzadka, bywa jednak taki tydzień zimowy lub letni, że spotyka się tam nas wielu ludzi jednej rodziny, różnych zawodów, przybyłych z różnych stron. Zdarza się też, że nagle przyjedzie ktoś sam jeden i w starem wiejskiem domostwie posiedzi parę dni.

Więc tak oto się stało, że jestem teraz w pociągu na szlaku odległym i głuchym. Przejeżdżamy przez małe stacyjki, obok małych miasteczek. Za parę dni — kto wie — pociągnie mnie może Londyn, Adrjatyk, Konstantynopol, albo też dalsze zamorskie krainy.

Pojadę. Mam możność. Wielekroć już wygrałem na **Polskiej Loterji Państwowe** nie brak mi środków na te wycieczki ożywcze, konieczne. A nawet gdyby zbrakło — bilet loterji da mi je znów.

To źródło najpewniejsze — bo któż inny prócz loteryjnej wygranej dałby dziś artyście na życie twórczej wyobraźni?

CUKROWNICTWO A PORT GDYNIA

Cukrownictwo polskie było jednym z pierwszych przemysłów, które należycie oceniły znaczenie posiadania własnego portu dla rozwoju gospodarczego kraju i stanowiska mocarstwowego Polski.

W pierwszych kilku latach powojennej ekspansji przemysłu cukrowniczego produkty jego z konieczności musiały być kierowane przez Gdańsk, jako jedynego wówczas dostępnego dla nas portu na Bałtyku. Lecz już w następnych latach pomyślnej konjunktury, kiedy wzrastający z roku na rok eksport polskiego cukru, wysłodków i melasu dochodził do pół miljona tonn wagi rocznie, wartości około stu pięćdziesięciu miljonów złotych, znaczna część tych ładunków była kierowana przez Gdynię. Poczynając od roku 1929, przemysł cukrowniczy coraz więcej wysyła swoje ładunki eksportowe przez Gdynię, a obecnie całkowicie je tam kieruje.

Na początku 1930 roku cukrownictwo zakłada w Gdyni Spółkę „Cukroport", która w krótkim czasie wybudowała wielkie własne magazyny portowe na cukier, ogólnej powierzchni 32 000 m kwadratowych i pojemności około 70 000 tonn. Magazyny te, wzniesione według najnowszych zdobyczy techniki, posiadają wszystkie niezbędne urządzenia do ich eksploatacji.

W rok później powstaje druga spółka cukrownicza pod firmą „Polski Melas", która buduje w Gdyni zbiorniki o pojemności 15 000 tonn i stację melasową dla magazynowania i przepompowywania na statki melasu — o zdolności przepompowywania 500 tonn tego produktu na godzinę.

Wszystkie te urządzenia, będące dziełem wyłącznie polskiego technika i robotnika, uważane są przez fachowców za ostatni wyraz modernizacji, a pompy na stacji melasowej podobno nie mają sobie równych w tego rodzaju przedsiębiorstwach Europy zachodniej.

W ten sposób polski zrzeszony przemysł cukrowniczy w znacznym stopniu przyczynił się do rozbudowy naszego rodzimego portu, w którym zaspakaja wszystkie swoje potrzeby wywozowe.

EKSPORT DROBIU

Dla unormowania handlu z zagranicą i w celu podniesienia eksportu drobiu — został w 1931 roku zorganizowany Polski Związek Eksporterów Drobiu.

Instytucja ta, o charakterze społeczno-zawodowym, w ciagu ostatnich 3 lat przyczyniła się nietylko do podniesienia hodowli drobiu, lecz i do zdobycia nowych rynków zbytu. Dziś Polska dostarcza drób żywy i bity do 9 państw europejskich i przygotowuje się do wywozu drobiu konserwowego do Ameryki.

Jednolitość w eksporcie drobiu, regulowanie podaży, utrzymywanie rynków odbiorczych, oraz dążenie do przetwórczości drobiarskiej — jest zagadnieniem trudnem i dużej wagi, co powoli, systematycznie, choć w małym jeszcze zakresie — realizuje Polski Związek Eksporterów Drobiu.

Kilka lat temu nikt nie myślał, że wyhodowana gęś w Poznańskiem lub na Kresach, będzie zjadana w Chicago, że wyhodowaną kurę w dalekiej Ojczyźnie spracowaną ręką matki, będzie mógł konsumować syn, emigrant w Ameryce.

A jednak tak jest.

Przez drzwi na świat otwarte, przez Gdynię — dumę naszą — wielkiem morzem płynie praca polskiego robotnika w daleki świat... A dzieje się to dzięki sprężystym organizacjom, zrzeszeniom, bo luzem w pojedynkę, byłoby to niemożliwe.

Tu trzeba podkreślić, zasługę Polskiego Związku Eksporterów Drobiu i zrzeszonych w nim członków, których harmonijna współpraca przy kierownictwie światłych ludzi — dała takie wyniki.

GMINA PODLESIE

Gmina Podlesie należy do jednych z gmin rolniczych na Śląsku.

To też dzięki swemu charakterowi i dzięki wydatnej pracy Naczelnika gminy, posła na Sejm R. Jarczyka, raczył zaszczycić swą obecnością dożynki, urządzane w Podlesiu Pan Prezydent Mościcki, goszcząc w tej cichej wiosce ku wielkiej radości gminniaków przez 2 dni.

Praca oświatowa w gminie prowadzona jest z całą umiejętnością, dzięki której istnieje tu Koło Ligi Morskiej i Kolonjalnej, Związek Strzelecki i t. p. Za czasów Niepodległości gmina Podlesie wybudowała wielki gmach szkolny, którego koszt wyniósł sto kilkadziesiąt tysięcy złotych.

Zawdzięczając harmonijnej współpracy Zarządu i przychylnemu nastawieniu gminniaków, każde przedsięwzięcie zostaje realizowane, co stawia gospodarkę samorządową na pierwszem miejscu w powiecie pszczyńskim.

BLACHA CYNKOWA, JAKO ARTYKUŁ EKSPORTOWY

Rok ubiegły przyniósł poważny rozwój bezpośredniego eksportu polskiej blachy cynkowej, zwłaszcza do krajów zamorskich. Do końca r. 1933 wywóz ten był uprawiany przez walcownie polskie za pośrednictwem Związku Walcowni Cynku (Zinkwalzwerksverband) w Berlinie. Od r. 1934 wywóz wspomnianego artykułu objęła „Blacha Cynkowa", S-ka z o. p., Biuro sprzedaży walcowni cynku w Katowicach, ul. Stawowa 10.

Już w pierwszym roku bezpośredniego wywozu polskiej blachy cynkowej osiągnął on wysokość 4652 ton, kierując się do 28 najrozmaitszych krajów świata. Z liczby powyższej było tylko 9 krajów europejskich, reszta to kraje zamorskie, przeważnie dalekie, nie wyłączając Australji, Nowej Zelandji, Siamu, Costariki, Sudanu i t. d. Największym odbiorcą zamorskim polskiej blachy cynkowej jest Japonja, która zakupiła w r. 1934 — 1740 ton, następnie Chiny i Południowa Afryka. Z krajów europejskich największym naszym odbiorcą jest Danja (!), następnie Włochy, Rumunja i Anglja.

Wysyłka blachy cynkowej odbywa się obecnie prawie wyłącznie przez Gdynię, przyczem statki linji Far Easte Line, odchodzące z Gdyni co 3 tygodnie do portów dalekiego wschodu regularnie zabierają 200—300 ton tego ładunku.

Również i w kierunku na Lewant, do Palestyny, Egiptu i t. d. wysyłki blachy cynkowej są stałe.

Wobec utrudnień, z jakiemi spotyka się obecnie zbyt polskiego cynku surowego do Niemiec, polski przemysł cynkowy będzie musiał przystąpić do tem intensywniejszego walcowania tego cynku na blachę, a co zatem idzie przed „Blachą Cynkową", jako biurem sprzedaży naszych walcowni staje problem dalszego rozszerzenia wywozu polskiej blachy cynkowej.

DOTYCHCZASOWA DZIAŁALNOŚĆ K. K. O. M. GDYNI I JEJ OSTATNI BILANS

Komunalna Kasa Oszczędności Miasta Gdyni była pierwszą placówką oszczędnościowo-kredytową na terenie nowobudującego się miasta i portu w Gdyni. Rozwój swój zawdzięcza w pierwszej linji społeczeństwu gdyńskiemu, które darzyło ją całkowitem zaufaniem. Oparta o to zaufanie, zdołała Kasa podczas ostrego przesilenia gospodarczego nietylko przetrwać, lecz nawet wykazać w tym czasie dalsze poważne tendencje rozwojowe wszystkich swych agend, a w roku sprawozdawczym powiększyć stan swych wkładów oszczędnościowych o 1.017.110,— zł w stosunku do stanu z dnia 31. XII. 1933 r.

Na popularność i zaufanie do Kasy wpłynęło między innemi niewątpliwie stałe utrzymywanie przez nią wysokiego pogotowia kasowego i płynność środków finansowych. — Umożliwiło to Kasie wypłacanie wkładów w każdej chwili i bez zastrzeżeń.

Niezwykły rozwój jakim Kasa może się wykazać, wynika chociażby ze sumy obrotów, które w roku założenia Kasy wynosiły zł 6.833.385,—, a w roku 1934 znacznie przekroczyły już sumę zł 217.000.000,—.

Kasa, wyposażona w przywilej pupilarnej pewności, mająca na celu rozwijanie w najszerszych masach ludności zmysłu oszczędnościowego w sposób, zapewniający całkowite bezpieczeństwo złożonego kapitału, oraz udostępnianie kredytu, stała się skarbnicą oraz instytucją samopomocy społeczeństwa gdyńskiego. Przeszło 6 000 oszczędzających złożyło w Kasie według stanu z dnia 31. XII. 1934 r. wkłady na sumę 3.600.000,— zł.

Z zebranych kapitałów korzystało w formie pożyczek wekslowych, terminowych pod zastaw, hipotecznych, oraz w rachunku bieżącym kupiectwo, przemysł, rzemiosło, oraz szeroki ogół społeczeństwa gdyńskiego. Wymienionych kredytów udzieliła Kasa w roku sprawozdawczym na sumę 12.400.000,— zł, które niewątpliwie przyczyniły się do gospodarczego rozwoju, oraz do rozbudowy miasta.

Dla dogodności swych klientów uruchomiła Kasa w roku sprawozdawczym specjalny dział wkładów oszczędnościowych w Kantorze Wymiany Walut Obcych przy ul. Portowej, gdzie klienci mają możność również po zamknięciu biur Kasy w godzinach od 14-tej do 20-ej podjąć kwoty do 100,— zł dziennie z książeczki wkładowej. Wpłaty natomiast przyjmuje Kasa bez ograniczenia kwoty.

Prowadząc w ten sposób, z jednej strony propagandę idei oszczędności, a z drugiej strony udzielając pomocy kredytowej przemysłowi, budownictwu, kupiectwu, rzemiosłu i t. d. Komunalna Kasa Oszczędności Miasta Gdyni stała się poważnym czynnikiem finansowo-gospodarczym na terenie budującego się portowego miasta, odgrywając niemałą rolę zarówno wśród społeczeństwa młodego miasta, jak i dla jego Zarządu Administracyjnego.

Przed kilku dniami odbyło się pod przewodnictwem p. Komisarza Rządu p. mgr. Sokoła posiedzenie Rady Kasy, do której należą pp. mec. Roszczynialski, Dr. Dzius, aptekarz Małecki, przemysłowiec Jan Radtke, kierownik szkoły Ogrodowski i kupiec Jan Mikołajczyk. W konferencji wzięli również udział członkowie zarządu w osobach pp. dyr. K.K.O. Linkego, wicedyrektora Wdzięczkowskiego i dyr. Kawczyńskiego.

Z szeregu znajdujących się na porządku dziennym punktów omówiono szczegółowo bilans za rok operacyjny 1934, który referował dyr. Linke. Bilans ten zamyka się po obu stronach sumą ca. 11 milj. złotych, zaś ogólny obrót osiągnął, jak już nadmieniliśmy, wyżej cyfrę 217.481.957,— zł.

Ogólny zysk K.K.O. wyniósł w r. ub. 76.327,12 zł, z czego po odliczeniu odpisów na amortyzację nieruchomości, ruchomości i t. p. pozostało na czysto zł 37.181,84. Z sumy tej przeznaczono na fundusz zasobowy zł 20.000,—, na fundusz wątpliwych pretensyj zł 7.500,—, resztę zaś, t. j. 9.691,94 zł przeznaczono na cele społeczne.

Stosownie do nowej ustawy o K.K.O., Komisarz Rządu m. Gdyni wszedł z urzędu jako przewodniczący Rady Kasy, jak również p. Linke wybrany został na dyrektora zarządzającego z tem, że po wyjściu rozporządzenia wykonawczego do tej ustawy, dotychczasowy zarząd odda kierownicze agendy Kasy w ręce dyr. zarządzającego i członków dyrekcji.

Na posiedzeniu omówiono również aktualne sprawy polityki kredytowej, w związku z zapowiadającym się intensywnym ruchem budowlanym.

KAZIMIERZ JEZIORAŃSKI

1920—1935

Dnia 10 lutego roku bieżącego minęło piętnaście lat od chwili, gdy Polska Odrodzona odzyskała skrawek wybrzeża morskiego, przyznany jej Traktatem Wersalskim.

Odwiecznie spychana od morza, nauczona wiekową historją ile traciła na swej potędze przez niedocenianie posiadania morza — Polska Wyzwolona zapragnęła naprawić swe błędy.

I ta właśnie data 10 lutego 1920 r. staje się punktem zwrotnym w nastawieniu społeczeństwa polskiego do spraw morskich, ogniwem które powiązało nierozerwalnie Bałtyk z zapleczem polskiem.

Dziś, w perspektywie tych lat piętnastu, dzielących nas od historycznej daty — ciekawem będzie sięgnąć do pokrytych już kurzem zapomnienia sprawozdań z ówczesnych posiedzeń Sejmu i przypomnieć sobie nastawienie i pierwsze kroki społeczeństwa i rządu polskiego przy umacnianiu się na wybrzeżu morskiem i wznoszeniu własnego polskiego portu.

10 lutego 1920 r. Sejm Rzeczypospolitej Polskiej odbywał swe 118 posiedzenie. Przy przepełnionej sali obrad ówczesny Marszałek Sejmu — Wojciech Trąmpczyński w te słowy przemówił do zgromadzonych:

„Szanowni Panowie. Dzisiejsza pierwsza rocznica pierwszego posiedzenia naszego Sejmu zbiega się z historyczną chwilą, w której sztandary nasze zaszumiały nad brzegiem Bałtyku (Brawa. Posłowie wstają), z chwilą, na którą od tylu miesięcy wyczekujemy. Jak ongi po pokoju Toruńskim w r. 1466, docieramy po długiej rozłące znowu do morza (Brawa). Na tym pomorskim skrawku ziemi, na tej wąskiej polskiej tamie, ciągnącej się między wynarodowionemi doszczętnie Prusami Książęcemi a Pomorzem Szczecińskiem stoi przyszłość nasza (Brawa). Bez owych płuc, otwierających się na wolne morze, państwo nasze mogłoby egzystować, mogłoby wegetować, ale żyćby nie mogło, bo pozostawałoby zawsze w zależności od sąsiadów. Zapatrzeni w przyszłość narodu, musimy wlewać w serca młodzieży naszej ów niepowstrzymany pęd do wolnego morza, — pęd, który już u ludów starożytnych uchodził za silniejszy nad śmierć. I wobec sąsiadów nie możemy ani na chwilę dopuścić wątpliwości, że skrawka tego bronić będziemy do ostatniej kropli krwi (Brawa i oklaski)".

Dokonał się ślub Polski z Bałtykiem. A troska o wyzyskanie należyte odzyskanego „Okna na świat" już od pierwszych chwil opanowała społeczeństwo, dając temu wyraz przez usta swych przedstawicieli w Sejmie.

„Uzyskaliśmy wprawdzie dostęp do morza, uzyskaliśmy wolną żeglugę na ujściu Wisły — ciągnął dalej Marszałek Sejmu, — ale nie odzyskaliśmy jedynego portu, jaki brzeg Bałtyku mógłby nam dać, nie odzyskaliśmy Gdańska. Dzisiejsi rządcy tego miasta nie życzyli sobie wcielenia jego do Polski. — Oczy-

wiście święcie respektować będziemy wobec m. Gdańska obowiązki, wynikające z podpisanego przez nas Traktatu Wersalskiego i będziemy utrzymywać z tem miastem jaknajwięcej przyjazne stosunki. Ale podstawą tej przyjaźni musi być wytworzenie niezależności z naszej strony. Potężne Państwo Polskie nie może spokojnie ścierpieć, aby centrum jego handlu zamorskiego leżało poza granicami kraju (Brawa). Zatem naytchmiast winniśmy przystąpić nietylko do tworzenia własnej floty, ale i do budowy własnego portu na polskiej ziemi, portu dla okrętów morskich na polskiej części Wisły (Brawa)".

Po wstępnem przemówieniu Marszałka Sejmu przystąpiono do porządku dziennego, a przedewszystkiem do wniosku zgłoszonego przez posłów Anusza, de Rosseta i innych w sprawie utworzenia sejmowej komisji do spraw morskich. Wniosek ten uzasadniał pos. de Rosset temi słowy:

„Czem jest morze dla ludów, czem jest ono dla narodu polskiego, to każdy bezwątpienia doskonale odczuwa. Od dziś bowiem jesteśmy współwłaścicielami wszystkich mórz, wszystkich oceanów; od dziś bowiem jesteśmy sąsiadami wszystkich narodów, które mają szczęście przylegać do morza; od dziś handel nasz z niemi, wymiana myśli i wszelkie stosunki są umożliwione; od dziś przestajemy być krajem, ograniczonym do pożycia tylko z tymi sąsiadami, z którymi nas los geograficzny połączył. Ale posiadać morze, to znaczy jednocześnie wziąć na siebie szereg obowiązków, bo trzeba pamiętać, że przez to posiadanie wchodzi się w międzynarodowe stosunki wszystkich narodów, wchodzi się do rodziny tych, których świat morski, świat oceanu dotyka i łączy"... „Nie chcemy zaniedbać losów naszej Ojczyzny, o ile one są związane z morzem i dlatego wszelkich użyjemy wysiłków, ażeby to morze nietylko utrzymać, lecz także wyciągnąć zeń te korzyści, zarówno materjalne, jak i moralne, jakie z morza wyciągnąć się uda. Otóż w chwili obecnej prosimy Panów o zatwierdzenie nowej komisji, którą nazwaliśmy Komisją Morską".

Po przyjęciu przez Sejm tego wniosku potoczyły się obrady nad następnym punktem porządku dziennego, mianowicie nad sprawozdaniem komisji skarbowo-budżetowej o wniosku Rządu w sprawie projektu budowy portu morskiego na lewym brzegu Wisły w województwie pomorskiem, oraz połączenia Wisły od Bałtyku do projektowanego portu.

Projekt ten został zgłoszony jako wniosek nagły przez ówczesnego Ministra Robót Publicznych Kędziora w dn. 31 stycznia 1920 r. na podstawie uchwały Rady Ministrów z dn. 22 stycznia tegoż roku. W uzasadnieniu wniosku czytamy co następuje:

„Art. 104 Wersalskiego Traktatu Pokojowego z 28 czerwca 1919 r. przewiduje zawarcie między Rządem Polskim a W. M. Gdańskiem konwencji, która wejdzie w życie jednocześnie z ukonstytuowaniem Wolnego Miasta, a która ma zapewnić Polsce między innemi:

1. swobodne używanie i korzystanie z dróg wodnych, doków, basenów, nadbrzeży i innych budowli na terytorjum W. Miasta, koniecznych dla przywozu i wywozu z Polski,
2. nadzór i zarząd Wisły i całej sieci kolejowej w granicach W. Miasta z wyjątkiem tramwajów i innych kolei, służących głównie potrzebom W. Miasta,
3. prawo rozwijania i ulepszania dróg wodnych, doków, basenów, nadbrzeży, dróg żelaznych i innych budowli i środków komunikacyjnych oraz prawo wydzierżawiania lub nabywania w tym celu na odpowiednich warunkach koniecznych terenów i wszelkiej własności.

Od konwencji więc, jaka ma być zawarta z W. M. Gdańskiem, zależy, czy

komunikacja wodna Polski z m. Bałtyckiem zostanie dostatecznie zabezpieczona. Niewątpliwie w interesie m. Gdańska leży, ażeby Polska, która przez Gdańsk wywozić i przywozić będzie towary statkami morskiemi, mogła swobodnie rozwijać wodne środki komunikacyjne i należy się spodziewać, że konwencja wypadnie korzystnie dla obu kontrahentów.

Ponieważ jednak nie jest wykluczoną ewentualność, że przy ustalaniu szczegółów konwencji Polska natrafi na trudności zwłaszcza, że art. 104 traktatu pokojowego wspomina o drogach wodnych i innych urządzeniach „koniecznych" dla przywozu i wywozu z Polski, przezorność nakazuje już zgóry obmyśleć środki, któreby uniezależniły Polskę od dobrej woli drugiego kontrahenta.

Tym środkiem jest budowa własnego portu morskiego na terytorjum Rzeczypospolitej, któryby był połączony kanałem morskim z morzem Bałtyckiem i rzeką Wisłą.

Ponieważ port na polskiem wybrzeżu morskiem w powiecie Puckim lub Wejherowskim wymagałby bardzo kosztownego połączenia kanałem z Wisłą na zachodniej i południowej granicy W. M. Gdańska, gdzie kanał musiałby przekroczyć wzgórza powyżej 200 m. nad morzem w powiatach Kartuskim i Kościerzyńskim, — zatem ze względów finansowych byłaby jedynie wskazaną budowa portu morskiego nad Wisłą, i to na brzegu lewym w województwie Pomorskiem, gdzie się do tego celu nadaje niski teren, przy równoczesnem pogłębieniu rz. Wisły od portu do Bałtyku pod Schievenhorst tak, ażeby na tej przestrzeni mogły kursować statki morskie, choćby o mniejszej pojemności.

Pogłębienie Wisły dla statków morskich nie może napotkać na żadne przeszkody, gdyż według art. 18 Traktatu, zawartego 28 czerwca 1919 r. między głównemi Mocarstwami sprzymierzonemi i stowarzyszonemi a Polską, rzeka Wisła została umiędzynarodowiona, a pogłębienie jej łożyska polepszy stosunek żeglugi.

Powyższe motywy uzasadniają nagłość wniosku co do podjęcia studjów i opracowania projektu technicznego budowy portu morskiego nad Wisłą i pogłębienia jej łożyska oraz przyznania na ten cel kredytu 500 000.

Treść wniosku była następująca:

„Upoważnia się Rząd:

1. ażeby bezwłocznie przystąpił do opracowania projektu budowy portu morskiego na lewym brzegu Wisły na terytorjum województwa Pomorskiego, oraz pogłębienia łożyska Wisły pod Schievenhorst aż do projektowanego portu morskiego,
2. na pokrycie kosztów zdjęć i opracowania projektu technicznego budowy portu morskiego i pogłębienia Wisły otwiera Sejm kredyt na rok 1920 do wysokości 500.000".

Zabrał głos sprawozdawca wniosku rządowego pos. de Rosset:

„Wniosek przedstawiony przez Rząd wskazuje, że Rząd obecny wziął do serca przedewszystkiem sprawy morskie i zechce się niemi odpowiednio zainteresować. Sprawa portu projektowanego przez p. Ministra Robót Publicznych, łączy się właśnie z temi sprawami, które tutaj przed chwilą w przemówieniu swojem poruszył pan Marszałek"... „I niech nikt nie sądzi, że ten projekt, który dzisiaj Minister i Rząd polski Sejmowi przedkłada, jest zwykłym blufem politycznym. Tak nie jest, bo projekt nie tylko jest do urzeczywistnienia, ale Polska, zważywszy, że port gdański nie jest dostatecznie rozwinięty, musi z całą powagą myśleć o tem, ażeby dalsze i niższe brzegi Wisły w ten sposób urządzić, żeby wspólną współpracą z Gdańskiem mogły odpowiedzieć tym wielkim zadaniom, jakie, mam przekonanie, Polska na barki swoje w chwili

obecnej wkłada“... „Ten wniosek, który Ministerstwo w tym uroczystym dniu wnosi, niechże spotka się nietylko z Waszą uchwałą, ale i z poczuciem, że jest to początek wielkich nakładów i wielkiej pracy, którą Polska nowoczesna chce wykonać w tym celu, aby jej polityczna powaga odpowiadała istotnie jej historji i kulturze polskiego narodu“.

Następnie wszedł na mównicę Minister Robót Publicznych Kędzior. Wskazał on na uszczuplenie pierwotnych projektów wykrojenia wybrzeża naszego przez Traktat Wersalski. Według art.104 Traktatu ma być zawarta między W. M. Gdańskiem a Polską konwencja. — „Czy i o ile konwencja będzie dla nas korzystna — mówił Minister — to zależeć będzie od drugiego kontrahenta, t. j. od W. M. Gdańska, które niewątpliwie będzie popierane przez generalnego komisarza. Na wypadek jednak, gdyby ta konwencja nie okazała się korzystną dla Polski, Rząd powinien już zgóry obmyśleć środki, któreby uniezależniły Polskę od dobrej woli W. M. Gdańska, t. zn. przewidzieć budowę portu morskiego na własnem terytorjum, ze spławnem połączeniem z morzem. W tej sprawie wyłoniły się dwa projekty: jeden, ażeby połączyć morze kanałem obwodowym wzdłuż zachodnio-południowej granicy W. M. Gdańska z lewym brzegiem Wisły na terytorjum Polski. Kanał wynosiłby około 85 km, ale byłby bardzo trudny do wykonania, ponieważ brzeg Wisły wznosi się na granicy Polski i Gdańska 5 m nad poziom morza, podczas gdy najwyższy punkt t. zw. Szwajcarji Kartuskiej ma wysokości przeszło 200 m nad poziom morza, t. zn. że musianoby zbudować szereg szluz, zapomocą których statki morskie podnosiłyby się od morza na dział wód na wysokość dwustu kilkudziesięciu metrów, a z działu wód spuszczałyby się do Wisły. Byłoby to więc połączone z tak wielkim kosztem, że projekt taki uważać należy za niewykonalny. Natomiast wykonalnym jest projekt połączenia portu morskiego, zbudowanego na lewym brzegu Wisły, na terytorjum województwa pomorskiego zapomocą Wisły z morzem. Odległość od Bałtyku do przyszłego portu wynosiłaby około 30 km. Chodziłoby więc także o pogłębienie rzeki Wisły, żeby statki morskie mogły kursować po niej od Bałtyku do portu“... „Obecnie sytuacja na Wiśle przedstawia się tak, że ramię Nogat zostało zamknięte wałem i szluzami, dalsze zaś dwa ramiona gdańskie i elbląskie są również martwe, gdyż dla ochrony urodzajnej niziny gdańskiej od zatorów lodowych, wykonany został przez rząd pruski przekop Wisły w północnym kierunku od Bałtyku pod Schievenhorstem, przy równoczesnem zamknięciu obu ramion wałami, tak iż obecnie nasze statki muszą przepływać z Wisły przez szluzę około Einlage do dawnego, obecnie martwego łożyska Wisły, a przez Gdańsk do portu morskiego w pobliżu Neufahrwasser. Aby uniezależnić nasze transporty morskie od W. M. Gdańska Rząd proponuje, żeby Wysoki Sejm upoważnił go do opracowania projektu budowy portu morskiego na lewym brzegu Wisły w woj. pomorskiem, oraz do połączenia tego portu morskiego zapomocą pogłębienia Wisły z m. Bałtyckiem pod Schievenhorstem“.

W dyskusji nad wnioskiem rządowym pos. Daszyński m. in. powiedział:

„Jeżeli sprawa Gdańska nosi na sobie piętno połowicznego, szkodliwego rozwiązania, tedy słuszną jest rzeczą, że już w tym okresie, kiedy w najbliższych kilku tygodniach między Polską a Gdańskiem ma stanąć umowa, jednocząca i regulująca stosunek Gdańska do Polski, portu do kraju, którego jest portem, Polska nie powinna być bezbronną, powinna bezkrwawą walkę sobie narzuconą podjąć i przeprowadzić (Brawa). Jednym z czynników tej walki jest wniosek, znajdujący się dziś na porządku

dziennym. Jest to pogłębienie Wisły, zbudowanie portu polskiego na polskiej ziemi, tak, jak gdybyśmy musieli liczyć się z ewentualnością nie utraty Gdańska, ale połowicznego prawa korzystania z portu gdańskiego. Zapewne są duże trudności i bardzo dobrze uczynił sprawozdawca, iż przestrzegł świat, że nie jest to bluff, pusta pogróżka, tylko konieczna konsekwencja, w razie jeżeli Gdańsk szczerze i bez zastrzeżeń nie stanie się portem polskim i niczyim innym, tylko polskim (Brawa)"... „Wszyscy jesteśmy zdania, że na narodowość mieszkańców Gdańska żaden Polak nie czyha i że Niemcy gdańscy mogą być zupełnie spokojni, że ani cząstki swoich praw narodowych nie uronią przez przyłączenie się do Polski"... Po wyczerpaniu dyskusji, która była odbiciem zupełnego zrozumienia Sejmu dla wagi zagadnień morskich dla Polski — wniosek rządowy został przyjęty j e d n o m y ś l n i e, co podkreślić należy ze szczególnym naciskiem.

Jak wiadomo, budowa portu na lewym brzegu Wisły nie mogła być z rozmaitych względów zrealizowana. Wyłonił się wówczas projekt portu w Gdyni. Zapoczątkowane z inicjatywy Ministerstwa Spraw Wojskowych prace posuwały się jednak bardzo powoli. Nie było ściśle zakreślonego planu rozbudowy, nie było rozmachu w pracach portowych.

To też na posiedzeniu Sejmu z 13 maja 1921 r. zgłoszony został wniosek nagły posła J. Trzcińskiego i tow. z dnia 12 maja tegoż roku w sprawie budowy portu morskiego w Gdyni treści następującej:

„Budowa portu w Gdyni została rozpoczęta, sumy potrzebne wykładało dotychczas Ministerstwo Spraw Wojskowych. Ważność tego portu dla naszej marynarki wojskowej, jak i handlowej, wymaga, ażeby ustawowo postanowić, w jakim zakresie i w jakim czasie ma być port zbudowany.

Możnaby także dla budowy portu przyciągnąć kapitały zagraniczne, nadewszystko amerykańskie.

Wobec powyższego Wysoki Sejm uchwalić raczy:

Sejm wzywa Rząd do przedłożenia w najkrótszym czasie ustawy o budowie portu morskiego w Gdyni".

Wniosek został odesłany do Komisji Morskiej. Nie wywołał on natychmiast oddźwięków, jak tego sobie życzyli wnioskodawcy.

Dopiero na posiedzeniu z 21 sierpnia 1922 r. Rada Ministrów uchwaliła oczekiwany projekt ustawy o budowie portu w Gdyni. Projekt przesłany został Sejmowi przez Ministra Przemysłu i Handlu w dn. 9 września tegoż roku.

W uzasadnieniu projektu rządowego czytamy:

„Rząd, uznając w zasadzie doniosłość budowy portu w Gdyni, powstrzymał się narazie z przedłożeniem konkretnego wniosku w tej sprawie do czasu ostatecznego uregulowania naszego stosunku do Gdańska w kierunku politycznym i gospodarczym.

Tem niemniej jednak budowa portu w Gdyni faktycznie rozpoczęta została jeszcze w roku 1921 i obecnie prowadzi się nadal w zakresie preliminowanych kredytów. Nie jest to jeszcze port morski we właściwem znaczeniu tego słowa. Prędzej go nazwać można przystanią, a najdalej schroniskiem dla nieznacznej ilości łodzi i kutrów rybackich, jednak jest to poważne zapoczątkowanie przyszłego dużego portu morskiego.

Stan obecny nie może być uznany za normalny i praktyczny i musi być ostatecznie unormowany a to tembardziej, że stan rzeczy w Gdańsku już się zupełnie wyjaśnił i że jest już obecnie kompletnie widocznem, że nam Gdańsk, nawet przy najdalej idących na naszą korzyść rezultatach swego przeistoczenia w port polski, nie wystarczy dla naszego państwa.

Wobec tego dalsze prowadzenie robót bez jasnego postawienia rzeczy jest niemożliwe i musi coprędzej uzyskać prawne podstawy".

Sejm na posiedzeniu z 23 września 1922 r. wziął pod obrady powyższy projekt rządowy. Sprawozdawcą komisji został pos. Rosset.

„Przypuszczam — powiedział sprawozdawca — że ustawa tak niewinna i zawierająca tylko wskazania ogólne mogłaby być istotnie po 12 maja wniesiona już 13 maja 1921 r. Jeżeli jednak Rząd jej nie wnosił, to trzeba przypuszczać, że odgrywały tutaj rolę i te ministerstwa, które nie są wymienione pomiędzy Ministerstwami, którym powierza się wykonanie tej ustawy, odgrywało tu dużą rolę Min. Spraw Zagranicznych, które nie chciało budowy tego portu, uważając, że ten zamiar koliduje z naszemi dobremi stosunkami z Gdańskiem. Ta ugodowa polityka, którą rząd prowadził w celu porozumienia się z Gdańskiem, doprowadziła do tego, że nasz stosunek do Gdańska jest dziś może bardziej obostrzony niż kiedykolwiek, a nasz stosunek w Gdańsku jest coraz słabszy i w istocie trzeba powiedzieć, że mamy nie jakiś związek ścisły z tem miastem, lecz mamy jeszcze jedno z ościennych państw, które przysparza nam dziś bodaj najwięcej kłopotu.

W tych warunkach politycznych zasada budowy portu w Gdyni nie może nastręczać wątpliwości i wymaga przedewszystkiem troskliwej opieki Wys. Sejmu."

Poza tem sprawozdawca wskazał, że port gdyński jest dla nas konieczny również z tego względu, że stary port gdański nie wystarcza do obsłużenia wielkiego państwa, jakiem jest Polska.

Sprawozdawca zakomunikował następnie, że komisja, której jest referentem, uchwaliła jeszcze jednomyślnie rezolucję, podaną przez pos. de Rosseta, a mianowicie:

„Sejm wzywa Rząd do utrzymania ciągłości robót portowych w Gdyni, a to w celu utrwalenia dotychczasowych budowli wodnych oraz utrzymania stałego zespołu sił technicznych i robotniczych".

Sprawozdawca uzasadnił tę rezolucję jak następuje:

„Ta rezolucja okazała się niezbędną dla tego, że każdorazowa zmiana na stanowisku ministra Skarbu wywołuje obstrukcję Skarbu względem tej budowy. Ma ona źródło w nieobznajmieniu się ze sprawą i w przypuszczeniach, że port w Gdyni nie jest tak konieczną robotą, jaką jest w istocie. Tymczasem już dzisiaj chroni on część naszej floty wojskowej, którą posiadamy, a po robotach tegorocznych bezwątpienia pozwoli rybackim łodziom spokojnie przezimować..." Wskazuje poza tem na trudności przy wyładowywaniu transportów materjałów wybuchowych w Gdańsku.

W dyskusji zabrał głos pos. Hausner, udawadniając, że port budowany dobry jest na potrzeby dzisiejsze, że nie rozstrzyga jednak kwestji portu wielkiego, portu jednego z największych państw bałtyckich, któryby odpowiadał wszelkim potrzebom gospodarczym. To też pos. Hausner postawił w porozumieniu z min. Kędziorem i innemi stronnictwami rezolucję następującą:

„Ustawa o budowie portu w Gdyni zapewnia Rządowi podstawę prawną do kontynuowania robót portowych, tam rozpoczętych. Roboty te są konieczne, zbuduje się bowiem objekt, który zapewni Polsce przystań dla statków własnych, stację wyładowczą dla okrętów i zabezpieczy Państwo w wypadkach nagłych przed odcięciem od wielkiej drogi międzynarodowej wymiany, jaką jest morze. Praca ta jednak nie wyczerpuje zagadnienia kwestji portu, mającego zaspokoić potrzeby wielkiego nadmorskiego państwa, jakiem jest Polska, zwłaszcza

w dalszym jej rozwoju. Dla tego Sejm uchwala:

Wzywa się Rząd, aby nie poprzestając na robotach przedsięwziętych w Gdyni, poczynił studja techniczne przez opracowanie projektów i kosztorysów dla budowy portu w innych miejscach do tego celu się nadających".

W dalszym ciągu pos. Rajca zwrócił uwagę na niezdecydowanie co do budowy portu gdyńskiego i wyraził zdanie, że należy określić, do czego on ma służyć, i dążyć do tego, abyśmy mieli port własny.

Po odpowiedzi pos. Rosseta na przemówienia pos. Hausnera i Rajcy — ustawa o budowie portu w Gdyni została przez Sejm przyjęta, a tem samem stworzone zostały podstawy prawne i finansowe budowy tego portu (Dzien. Ustaw Nr. 90 z 1922 r.). Uchwalone również zostały zgłoszone rezolucje.

Roboty w Gdyni tymczasem posuwały się bardzo wolno. Skutkiem tego było, że 21 lutego 1924 r. na wspólnem posiedzeniu komisje Przemysłowo-Handlowa i Morska przyjęły rezolucję następującą:

„Połączone Komisje Przem.-Handlowa i Morska w uznaniu oczywistej potrzeby posiadania przez Polskę własnego portu morskiego na Bałtyku i opierając się na ustawie sejmowej z dnia 23 września 1922 o budowie portu w Gdyni, wzywają Rząd, ażeby zastosował wszelkie środki natury prawnej i finansowej, celem przyśpieszenia budowy tego portu do pojemności conajmniej 2,5 miljonów ton, gdyż budowa i uruchomienie portu gdyńskiego staje się coraz bardziej naglącą potrzebą Państwa". W rezultacie postawiony został następujący wniosek nagły:

„Wysoki Sejm uchwalić raczy: Wzywa się Rząd, aby w wykonaniu powyższej rezolucji połączonych komisji sejmowych przemysłowo-handlowej i morskiej zastosował wszelkie środki natury prawnej i finansowej, celem przyśpieszenia budowy portu gdyńskiego, jako niezbędnego portu dla naszego handlu, żeglugi morskiej i obrony Państwa".

Wniosek ten rozpatrywany był na posiedzeniu Sejmu w dn. 11 marca 1924 r. Uchwaloną została nagłość jego, a następnie sam wniosek.

Takie nurtowały nastroje Sejm Rzeczypospolitej w pierwszych latach państwowości naszej, i takie były koleje budowy portu gdyńskiego w pierwszym najtrudniejszym okresie.

Zrozumienie dla potrzeby przyśpieszenia budowy polskiego portu morskiego coraz bardziej przesiąkało do społeczeństwa i władz. Ale dopiero rok 1926 jest rokiem przełomowym w dziejach Polski na Bałtyku. Przełom ten związany będzie z nazwiskiem ministra E. Kwiatkowskiego, który zdecydowanie pchnął naprzód prace nad zorganizowaniem nowoczesnego portu w Gdyni, i przypieczętował marzenia 33 miljonowego narodu.

B. P.

HANDEL ZAGRANICZNY POLSKI I UDZIAŁ W NIM PORTÓW GDYNI I GDAŃSKA

Wszechwładnie panujący kryzys gospodarczy w bardzo dobitny sposób wpłynął na kurczenie się handlu międzynarodowego. W obronie przed obcemi towarami, a więc i przed powstaniem nowych zobowiązań wobec zagranicy, wszystkie państwa bez wyjątku, nawet tak liberalna pod względem celnym Anglja, ustawiły barjery celne, mające utrudnić dostęp obcym towarom na rynek wewnętrzny. Z drugiej strony przez wiele państw zastosowana została polityka premjowania wywozu własnych towarów, t. zw. dumping, mający na celu, obok restrykcyj celnych, wpływać dodatnio na kształtowanie się bilansu handlowego. Słowem powrót do merkantylizmu na całej linji.

Nic dziwnego przeto, że w stworzonej konjunkturze, handel zagraniczny Rzeczypospolitej uległ poważnym ograniczeniom, zarówno, jeżeli chodzi o wywóz, jak i o przywóz.

Podajemy poniżej krótkie zestawienie liczbowe, ilustrujące to zjawisko.

Przywóz

Rok	1000 ton	miljony złotych
1927	4 903	2 892
1928	5 165	3 362
1929	5 088	3 111
1930	3 571	2 246
1931	2 931	1 468
1932	1 787	862
1933	2 356	827
1934	2 555	799

Wywóz

Rok	1000 ton	miljony złotych
1927	20 356	2 515
1928	20 424	2 508
1929	21 037	2 813
1930	18 922	2 433
1931	18 703	1 879
1932	13 504	1 084
1933	12 986	960
1934	14 559	976

Załączony na str. 140 wykres przedstawia rozwój naszego handlu zagranicznego pod względem jego wartości. Pola zakreskowane w środku przedstawiają saldo bilansu handlowego: dodatniego — ponad linję zerową, ujemnego — poniżej tej linji.

Rok 1934 przyniósł pewne zjawiska, z których sądzićby można, że kryzys zaczyna się przełamywać. Jednym z tych objawów jest rozwój handlu zagranicznego Polski. Handel zagraniczny Polski wzrósł o 200 tysięcy ton w przywozie, t. j. o blisko 8,5%, oraz o 1 573 tysięcy ton w wywozie, t. j. o 12%.

Z tablicy pierwszej widzimy, że waga towarów przywiezionych wzrosła, gdy jednocześnie wartość przywozu zmalała. Tłumaczenie bardzo proste — dalsza zniżka cen. Podobne zupełnie zjawisko obserwujemy przy wywozie towarów. Wzrost wagowy wywozu wynosi 12%, podczas gdy wartość wywozu wzrosła o niecałe 2%.

Wykres I


WYWÓZ
PRZYWÓZ
1922
1923
1924
1925
1926
1927
1928
1929
1930
1931
1932
1933
1934
MILJONY ZŁ
3.000
2.500
2.000
1.500
1.000
500
+ BILANS 0 −
500
1.000
1.500
2.000
2.500
3.000
3.500

Warto zbadać, jakie składniki handlu zagranicznego Polski wpłynęły na jego wzrost, a jakie temu wzrostowi przeszkadzały. Porównajmy obrót poszczególnemi towarami w latach 1933 i 1934, biorąc pod uwagę zarówno wagę, jak i wartość przywożonych i wywożonych towarów.

Towary, przywóz których (wagowo) wzrósł.

Towary	Waga w 1000 ton		Wartość w milj. zł	
	1933	1934	1933	1934
Kopra	16	41	5,9	11,6
Pomarańcze i cytryny	14	16	5,6	6,5
Orzechy	3	13	2,7	5,0
Rudy żelazne	199	209	7,1	6,5
Rudy manganowe	38	38	1,5	1,5
Tytoń	7	9	22,0	22,4
Garbniki	15	17	6,5	5,7
Nawozy	93	102	6,1	4,9
Skóry surowe	18	26	22,5	32,7
Bawełna i odpadki	61	68	97,5	112,8
Juta i odpadki	11	11	5,0	4,4
Szmaty	18	20	8,1	11,2
Kauczuk	3	5	4,0	7,9
Celuloza	7	8	3,0	2,8
Surowiec żelaza	3	3	2,3	1,8
Żelazo i stal	19	27	5,1	7,7
Miedź	8	11	8,5	10,8
Maszyny włókiennicze	1	2	3,2	5,3
Maszyny i sprzęt elektryczny oraz szereg różnych tow.	3	3	23,1	22,1

Towary, przywóz których zmalał

Towary	Waga w 1000 ton		Wartość w milj. zł	
	1933	1934	1933	1934
Pszenica	31	2	4,3	0,3
Żyto	13	0,5	1,3	0,0
Kukurydza	3	2	0,4	0,3
Nasiona oleiste	65	60	17,7	13,3
Ryż	64	44	13,0	6,8
Jabłka	6	3	3,4	1,6
Śliwki	12	9	5,8	5,4
Kawa	8	7	13,9	10,7
Herbata	1,9	1,6	7,0	6,0
Kakao	7,4	6,7	7,1	5,1
Śledzie	42	40	15,1	13,6
Rudy cynkowe	113	101	8,3	6,4
Węgiel i koks	167	144	4,8	4,2
Tłuszcze i oleje roślinne i zwierzęce	33	27	22,0	15,3
Olejki eteryczne i kosmetyki	0,4	0,1	7,4	3,7
Skóry wyprawione	0,7	0,5	14,4	10,0
Skóry futrzane	3	3	24,1	25,0
Przędza i tkaniny jedwabne	0,2	0,2	12,6	6,7
Wełna	21	18	75,9	76,1
Przędza wełniana	0,6	0,3	7,5	3,9
Przędza bawełniana	1,3	1,2	11,4	11,2
Tkaniny bawełniane	0,6	0,5	8,2	7,0
Opony, obręcze i dętki	1,3	0,8	7,2	4,7
Książki	1,4	1,3	8,3	7,9
Żelastwo	313	308	20,9	23,0
Blacha żelazna	3	2	1,3	1,2
Samochody	0,5	0,3	2,8	1,3
Podwozia samochodowe	1,1	0,6	5,3	2,7

Jak widzimy, tylko niektóre towary, mające specjalne znaczenie techniczne lub też odżywcze, zostały w roku 1934 w większej ilości przywiezione do Polski niż w r. 1933. Większość jednak towarów wykazuje dalszą zniżkę, co wpływa na ogólny stan przywozu towarów do Polski, t. zn. zmniejszenie należności wobec zagranicy za towary importowane.

Wywóz towarów z Polski zagranicę przedstawiają dwie następujące tablice.

Towary, wywóz których wzrósł

Towary	Waga w 1000 ton		Wartość w milj. zł	
	1933	1934	1933	1934
Pszenica	42	79	8,5	14,5
Żyto	366	454	39,3	44,3
Jęczmień	145	265	18,4	35,9
Owies	15	26	2,3	3,1
Wyka	15	16	3,1	3,1
Nasiona buraków	7	7	6,6	8,5
Mąka pszenna	8	16	1,4	2,1
Mąka żytnia	24	99	2,9	8,8
Chmiel	1	2	5,1	8,0
Trzoda chlewna (tys. szt.)	107	155	12,1	17,5
Ptactwo bite	1,5	1,6	3,8	3,7
Masło	2	4	4,4	8,9
Pierze i puch	1,3	1,5	5,8	6,3
Węgiel	9 098	9 880	166,7	158,0
Koks	169	363	5,8	11,1
Benzol	10	12	4,6	5,4
Benzyna	50	56	7,2	7,3
Oleje naftowe	59	61	6,1	6,1
Otręby	29	37	4,3	4,2
Siarczan amonu	39	41	6,0	5,2
Biel cynkowa	3	4	1,9	2,4
Tkaniny odzieżowe wełniane	1	2	5,7	10,1
Len i odpadki	6	7	3,0	5,1
Papierówka	337	352	10,2	11,3
Kłody i dłużyce	233	372	11,9	10,8
Bale, deski i łaty	885	906	94,1	95,5
Podkłady kolejowe	77	157	5,6	14,5
Forniery i dykty	34	43	12,7	18,0
Meble gięte	2,7	3,4	4,9	5,9
Surówka żelaza	3	12	0,5	2,2
Szyny kolejowe	44	63	9,6	13,4
Rury żelazne i stalowe	29	36	15,9	22,4
Blacha cynkowa	5	5	2,8	2,4
oraz szereg innych				

Towary, wywóz których zmalał.

Towary	Waga w 1 000 ton		Wartość w milj. zł	
	1933	1934	1933	1934
Groch	27	14	7,8	4,5
Fasola	13	8	4,3	3,0
Nasiona koniczyny	8	5	11,7	8,7
Nasiona oleiste	12	8	6,9	4,5
Ryż	9	7	2,3	1,6
Konie (w tys. sztuk)	18	15	3,2	3,0
Gęsi (w tys. sztuk)	1 250	628	5,4	3,4
Mięso	4,2	3,7	4,2	3,5
Bekony	40	23	66,6	46,7
Jaja ptasie	24	21	33,6	23,5
Nafta	45	31	4,2	2,9
Parafina	22	19	12,0	10,9
Cukier	114	101	18,7	12,7
Nawozy	83	82	10,0	10,6
Skóry surowe	10	3	10,5	4,8
Skóry futrzane	0,8	0,7	7,3	7,8
Przędza wełniana	1,3	1,1	14,4	11,1
Przędza bawełniana	0,9	0,8	3,1	2,9
Tkaniny bawełniane	0,6	0,6	3,7	3,3
Konfekcja	2,3	1,5	14,9	9,5
Kopalniaki	48	45	1,5	1,6
Celuloza	8	4	1,4	0,6
Żelazo i stal	146	93	33,7	20,6
Blacha żelazna	54	39	17,3	13,7
Cynk	68	67	32,2	26,7

Tak się przedstawia ogólnie sytuacja wywozu towarów z Polski. Charakteryzując ją generalnie, widzimy wzrost wywozu produktów spożywczych, drzewa, węgla i koksu oraz niektórych wyrobów żelaznych, zmalał natomiast wywóz zwierząt żywych, bekonów i jaj, jak również żelaza i stali.

Przejdźmy zkolei do zobrazowania kierunków naszego handlu zagranicznego. Ograniczymy się do wartości towarów, gdyż obliczenia wagowe, ujmujące jednocześnie więcej i mniej cenne towary, nie dają należytego obrazu.

Badając handel zagraniczny w odniesieniu do jego kierunków, stwierdzić możemy jakby przestawienie zwrotnicy kierunkowej z krajów europejskich, na kraje pozaeuropejskie. Ilustracja liczbowa tego zjawiska przedstawia się następująco: w całym przywozie wartość towarów zmalała o 40% w stosunku do roku 1933, gdy przywóz z krajów europejskich zmalał o 10%, a mianowicie z 570 milj. zł. w r. 1933 do 511 milj. zł w r. 1934, jednocześnie przywóz z krajów pozaeuropejskich wzrósł o 12%, a mianowicie z 257 milj. zł. w r. 1933 do 288 milj. zł. w r. 1934. Udział krajów europejskich w przywozie wynosił w roku 1934 — 64%, gdy w r. 1933 — 69%, udział krajów pozaeuropejskich wynosił w r. 1934 — 36%, gdy w r. 1933 — 31%.

Podobne zjawisko obserwujemy w wywozie towarów na rynki europejskie i pozaeuropejskie.

Wartość całego eksportu polskiego wzrosła o 2% w stosunku do r. 1933, gdy tymczasem wywóz do krajów europejskich zmniejszył się o 4%, a mianowicie z 849 milj. zł w r. 1933 do 885 milj. zł w r. 1934, a wywóz do krajów pozaeuropejskich wzrósł o 69%, a mianowicie z 75 milj. zł w r. 1933 do 126 milj. zł w r. 1934. Udział krajów europejskich w wywozie stanowi 87%, gdy w r. 1933 wynosił — 92%, udział krajów pozaeuropejskich w wywozie w r. 1934 wynosił 13%, w r. 1933 — 8%.

Udział poszczególnych (ważniejszych) krajów w imporcie i w eksporcie przedstawiają poniższe tablice:

Przywóz towarów do Polski z poszczególnych krajów.

Kraje	Milj. zł		%%	
	1933	1934	1933	1934
Europa — ogółem	**570,4**	**510,7**	**69,0**	**63,9**
Anglja	83,1	86,2	10,1	10,8
Austrja	35,2	36,7	4,3	4,6
Belgja	29,3	25,3	3,6	3,2
Bułgarja	2,5	3,3	0,3	0,4
Czechosłowacja	35,6	32,5	4,3	4,1
Danja	11,4	8,8	1,4	1,1
Estonja	1,7	1,0	0,2	0,1
Finlandja	1,4	0,9	0,2	0,1
Francja	56,5	46,1	6,8	5,8
Grecja	1,8	2,6	0,2	0,3
Hiszpanja	2,8	3,3	0,3	0,4
Holandja	28,7	29,4	3,5	3,7
Islandja	1,4	0,8	0,2	0,1
Jugosławja	6,8	6,7	0,8	0,9
Litwa	0,1	0,2	0,0	0,0
Łotwa	1,3	0,9	0,2	0,1
Niemcy	145,7	108,5	17,6	13,6
Norwegja	8,2	7,5	1,0	0,9
Portugalja	1,8	1,9	0,2	0,2
Rumunja	7,6	9,5	0,9	1,2
Szwajcarja	27,0	22,0	3,3	2,8
Szwecja	16,9	19,8	2,0	2,5
Turcja	1,4	0,8	0,2	0,1
Węgry	5,7	4,1	0,7	0,5
Włochy	38,3	33,7	4,6	4,2
Z. S R. R.	17,7	17,7	2,1	2,2
Kraje pozaeuropejskie — ogółem	**256,6**	**288,1**	**31,0**	**36,1**
Argentyna	22,8	17,1	2,8	2,1
Australja	23,8	23,7	2,9	3,0
Brazylja	11,5	14,3	1,4	1,8
Egipt	10,1	12,2	1,2	2,2
Chiny	1,1	4,1	0,1	0,5
Indje Brytyjskie	24,2	26,0	2,9	3,3
Indje Holenderskie	10,0	17,7	1,2	2,2
Kolumbja	3,1	5,5	0,4	0,7
Ameryka Środkowa	6,9	7,1	0,8	0,9
Stany Zjednoczone	109,9	121,1	13,3	15,1
Związek Południ. Afrykański	2,7	5,8	0,3	0,7

Wywóz towarów z Polski do poszczególnych krajów

Kraje	Milj. zł		%%	
	1933	1934	1933	1934
Europa — ogółem	**885,0**	**849,3**	**92,2**	**85,1**
Anglja	184,7	191,9	19,2	19,7
Austrja	55,6	57,2	5,8	5,9
Belgja	47,2	58,3	4,9	6,0
Bułgarja	1,4	2,6	0,1	0,3
Czechosłowacja	48,1	50,4	5,0	5,2
Danja	28,5	30,8	3,0	3,2
Estonja	2,0	2,2	0,2	0,2
Finlandja	14,3	12,3	1,5	1,3
Francja	53,1	10,7	5,5	4,2
Grecja	3,8	3,9	0,4	0,4
Hiszpanja	12,3	8,7	1,3	0,9
Holandja	54,4	41,5	5,7	4,2
Irlandja	8,8	15,0	0,9	1,5
Islandja	0,6	0,5	0,1	0,0
Jugosławja	5,0	9,4	0,6	1,0
Litwa	0,4	0,3	0,0	0,0
Łotwa	6,9	6,8	0,7	0,7
Niemcy	167,8	161,6	17,5	16,5
Norwegja	19,2	13,5	2,0	1,4
Portugalja	1,0	1,9	0,1	0,2
Rumunja	15,9	13,6	1,7	1,4
Szwajcarja	14,1	12,7	1,5	1,3
Szwecja	47,8	45,1	5,0	4,6
Turcja	1,0	1,1	0,1	0,1
Węgry	5,5	4,6	0,6	0,5
Włochy	24,9	37,0	2,6	3,8
Z. S. R. R.	59,9	25,5	6,2	2,6
Kraje pozaeuropejskie — ogółem	**74,6**	**126,3**	**7,8**	**12,9**
Afryka Połudn. Franc.	5,3	4,5	0,6	0,5
Argentyna	7,8	9,1	0,8	0,9
Brazylja	5,0	8,5	0,5	0,9
Chiny	5,2	10,0	0,5	1,0
Egipt	2,6	3,9	0,3	0,4
Indje Brytyjskie	5,1	8,2	0,5	0,8
Palestyna	5,8	9,1	0,6	0,9
Stany Zjednoczone	15,9	22,8	1,7	2,3

Przejdźmy do wyników handlu zagranicznego z poszczególnemi krajami. Dodatnie lub ujemne saldo bilansu handlowego dają nam poniższe zestawienia.

Saldo bilansu handlowego z poszczególnemi krajami w miljonach złotych

Kraje	1933	1934
Ogółem	*+133*	*+179*
Europa ogółem .	**+315**	**+339**
Anglja	+102	+106
Austrja	+ 20	+ 21
Belgja	+ 18	+ 33
Bułgarja	— 1	— 1
Czechosłow. . .	+ 12	+ 18
Danja	+ 17	+ 22
Estonja	+ 0,3	+ 1
Finlandja	+ 13	+ 11
Francja	— 3	— 5
Grecja	+ 2	+ 1
Hiszpanja	+ 9	+ 5
Holandja	+ 26	+ 12
Irlandja	+ 9	+ 15
Islandja	— 1	— 0,3
Jugosławja . . .	— 1	+ 2
Łotwa	+ 0,2	+ 0,3
Niemcy	+ 23	+ 53
Norwegja	+ 11	+ 6
Portugalja . . .	— 1	— 0,0
Rumunja	+ 8	+ 4
Szwajcarja . . .	— 13	— 9
Szwecja	+ 31	+ 25
Turcja	— 0,5	+ 0,2
Węgry	— 0,2	+ 0,4
Włochy	— 13	+ 3
Z. S. R. R. . . .	+ 42	+ 8
Kraje pozaeuropejskie — ogółem	**—182**	**—162**
Argentyna . . .	— 15	— 8
Australja	— 23	— 23
Brazylja	— 6	— 6
Chiny	+ 4	+ 6
Egipt	— 7	— 13
Indje Bryt. . . .	— 19	— 17
Indje Holend. . .	— 9	— 17
Kolumbja . . .	— 3	— 5
Ameryka Środk. .	— 6	— 5
Palestyna	+ 5	+ 8
Stany Zjedn. . .	— 94	— 98

Widzimy, że w poszczególnych krajach saldo przechodzi nieraz z ujemnego na dodatnie, w każdym bądź razie wahania salda bilansu handlowego są dość częste i dość znaczne.

Z zestawień tych widać, że z małemi wyjątkami kraje europejskie są naszymi dłużnikami z tytułu obrotu towarowego. Przeciwnie rzecz się ma w stosunku do krajów pozaeuropejskich, które są w przeważnej swej części naszymi wierzycielami. Ogólne saldo z krajami pozaeuropejskiemi zmalało z minus 182 milj. zł do minus 162 milj. zł, t. zn. na korzyść naszego bilansu handlowego, przy jednoczesnym wzroście obrotów towarowych z temi krajami. Fakt ten świadczy o wzmożonej ekspansji towarowej Polski na południe, bliski i daleki wschód.

Pozostaje jeszcze do zbadania, jakiemi drogami przechodzi nasz handel zagraniczny.

Drogi wodne — t. zn. przez morza dają wiele dogodności, jakich nie dają drogi kołowe. Do najważniejszych argumentów, jakiemi przewóz morski bije przewóz lądowy, należy taniość i bezpośredniość przewozu.

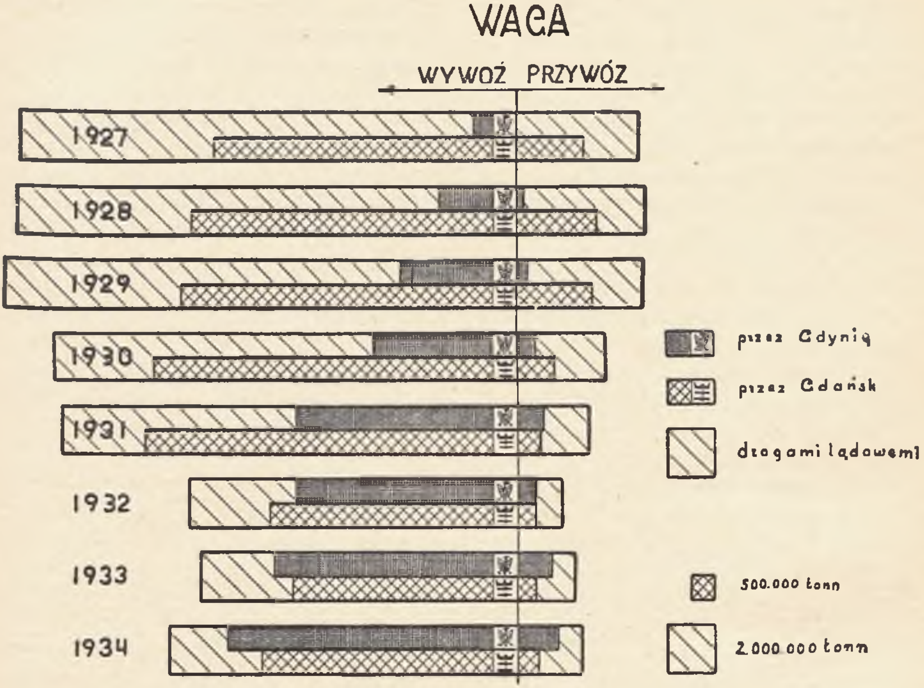
To też, mając na względzie te korzyści, Rząd Polski skierował handel zagraniczny Polski na morze, w dużej części przepuszczając go przez porty polskiego obszaru celnego Gdynię i Gdańsk.

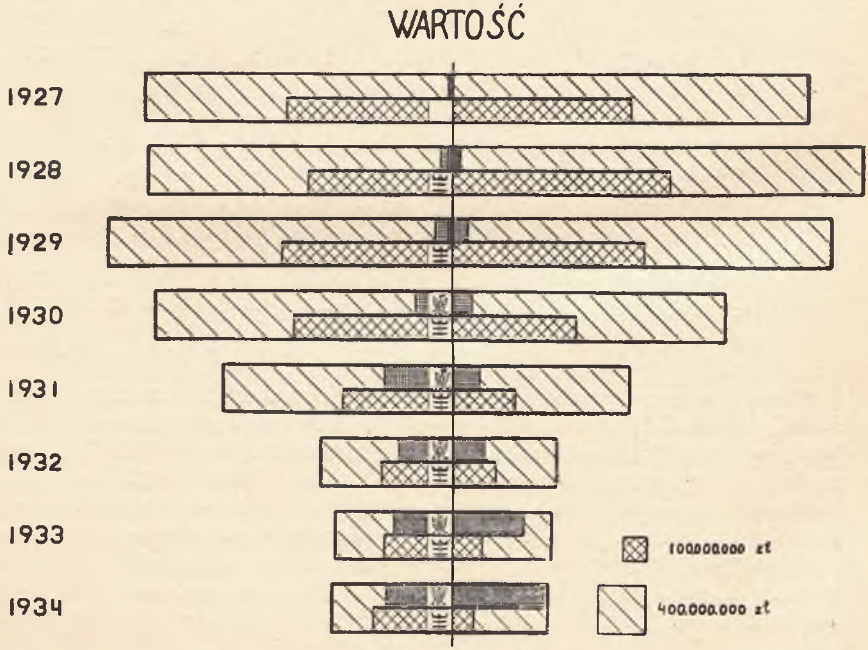
Zestawienie obrotów towarowych Polski z uwzględnieniem udziału obu portów przedstawia tablica oraz wykres.

Udział Gdyni i Gdańska w handlu zagranicznym Polski

Wyszczególnienie	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934
Wywóz								
Waga — 1000 ton								
Ogółem	*20 356*	*20 424*	*21 037*	*18922*	*18 703*	*13 504*	*22 986*	*14 559*
przez Gdynię	.	1 593	2 402	2 932	4 573	4 547	4 988	5 948
przez Gdańsk	6 244	6 748	6 865	7 475	7 653	5 122	4 591	5 258
Wartość — milj. zł.								
Ogółem	*2 515*	*2 508*	*2 813*	*2 433*	*1 879*	*1 084*	*960*	*976*
przez Gdynię	.	45	71	147	283	217	239	270
przez Gdańsk	677	588	699	651	451	293	284	327
Przywóz								
Waga — 1000 ton								
Ogółem	*4 903*	*5 165*	*5 088*	*3 571*	*2 931*	*1 787*	*2 356*	*2 555*
przez Gdynię	.	115	218	343	507	347	699	776
przez Gdańsk	1 331	1 610	1 560	779	448	345	362	377
Wartość — milj. zł.								
Ogółem	*2 892*	*3 362*	*3 111*	*2 246*	*1 468*	*862*	*827*	*799*
przez Gdynię	.	34	64	84	106	133	297	385
przez Gdańsk	725	888	793	512	263	178	124	94

Wykres II.


WAGA
WYWOŹ PRZYWÓZ
1927
1928
1929
1930
1931
1932
1933
1934
przez Gdynię
przez Gdańsk
drogami lądowemi
500.000 tonn
2.000.000 tonn


WARTOŚĆ
1927
1928
1929
1930
1931
1932
1933
1934
100.000.000 zł
400.000.000 zł

Tablica i wykres same za siebie mówią. Pozostaje tylko przedstawić udział Gdyni i Gdańska w handlu zagranicznym Polski w liczbach relatywnych.

W procentowem ujęciu, stosunek obrotu towarowego przez Gdynię i Gdańsk do obrotu towarowego Polski wogóle ilustruje załączona tablica.

%% udział Gdyni i Gdańska w handlu zagranicznym Polski

Wyszczególnienie	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934
Wywóz i przywóz razem							
Waga							
przez Gdynię	7	10	15	23	32	37	39
przez Gdańsk	33	32	37	37	36	32	33
Wartość							
przez Gdynię	1	2	5	12	18	30	37
przez Gdańsk	25	25	25	21	24	23	24
Wywóz							
Waga							
przez Gdynię	8	11	16	24	34	38	41
przez Gdańsk	33	33	40	41	38	35	36
Wartość							
przez Gdynię	2	3	6	15	20	25	28
przez Gdańsk	26	25	27	25	27	30	34
Przywóz							
Waga							
przez Gdynię	2	4	10	17	19	30	30
przez Gdańsk	31	31	22	15	19	15	15
Wartość							
przez Gdynię	1	2	4	7	15	36	48
przez Gdańsk	27	26	23	18	21	15	12

Jak z przytoczonej tablicy wyraźnie widać, udział Gdyni w handlu zagranicznym Polski wzrasta z roku na rok zarówno w wywozie, jak i w przywozie, zarówno w stosunku do wagi towarów, jak i do ich wartości.

Udział Gdańska w handlu zagranicznym Polski osiągnął już dawno poważny stosunek do obrotu towarowego Polski z zagranicą. Stosunek ten utrzymuje nadal z tem, że w latach najwyższej konjunktury, t. j. w r. 1930 i 1931, stosunek % udziału Gdańska był nieco wyższy.

Bardziej szczegółowe daty, dotyczące handlu zagranicznego Polski znaleźć można w wydawnictwach Głównego Urzędu Statystycznego, z których korzystano przy pracy niniejszej.

Z. MARYNKIEWICZ.

SPRAWY MORSKIE W SEJMIE I SENACIE PRZY DYSKUSJI NAD BUDŻETEM

Na posiedzeniu Komisji Budżetowej Sejmu w dniu 23 stycznia 1935 r. sprawozdawca budżetowy Ministerstwa Przemysłu i Handlu, poseł Dr. Czernichowski w swoim referacie poruszył, między innemi, zagadnienia portów, żeglugi morskiej i rybołówstwa.

Referent zaznaczył, że obroty towarowe w Gdyni uległy w 1934 r. poważnemu zwiększeniu i wyniosły o 17,8% więcej jak w roku 1933.

W ruchu statków nastąpiło zwiększenie w tonażu o 23%, w ilości o 5,7%.

Typowem zjawiskiem ruchu statków w roku 1934 jest zwiększenie tonażu jednostki statku, wynikające z tego, że w tym roku zawijały do Gdyni statki o znacznie większem zanurzeniu, mianowicie statki wiozące polski węgiel do Włoch i do krajów dalekich. Średnia pojemna statku zwiększyła się dokładnie o 15%, co jest dowodem coraz częstszego odwiedzania Gdyni przez statki o głębokiem zanurzeniu.

W przywozie zamorskim nastąpiło znaczniejsze zwiększenie nasion oleistych, pirytów, fosforytów, skór, natomiast pewne zmniejszenie przywozu ryżu, żużli Thomasa i rud żelaznych.

Wywóz zamorski przez Gdynię zwiększył się w węglu, szynach, wyrobach żelaznych, makuchach, zmniejszył się w deskach, bekonach, nawozach azotowych.

Referent podkreślił, że udział portów w ogólnym obrocie zagranicznym zwiększa się, wykazując wzrost, z 67,4% w 1932 r. na 73,2% w 1934 r. Wywóz w tym czasie wzrósł z 71% na 78,4%, a przywóz z 37,6% na 44,6%. Obroty Gdyni wzrosły w 1932/34 w ogólnym obrocie przy porównaniu z 32% na 39,9%.

Wartość jednej tony w obrotach handlu zagranicznego zmniejsza się, równoległy proces daje się zauważyć w Gdańsku, natomiast w Gdyni wartość jednej tony wzrasta. Wywóz na rynki skandynawskie i bałtyckie wykazuje ogólny spadek, który zostanie wyrównany po zawarciu odpowiednich traktatów. W wywozie wartość jednej tony w handlu zagranicznym spada tak samo w Gdyni jak i w Gdańsku. Z powyższego wynika, że Gdynia ściąga do siebie coraz wartościowsze towary w przywozie, a w wywozie wykazuje równoległą tendencję z ogólnym wywozem z Polski.

Obroty obu portów wykazują znaczny wzrost w stosunku do roku poprzedniego, przyczem tempo wzrostu znacznie jest większe w Gdyni.

Przechodząc do omawiania spraw portu gdyńskiego, referent podkreślił dalszą jego rozbudowę w r. 1934. Uruchomiono 6 nowych dźwigów trzytonowych na nadbrzeżu Stanów Zjednoczonych oraz 4 dźwigi dla złomu pięciotonowe na nadbrzeżu holenderskiem. Wybudowano nowy magazyn (Nr. 8), powierzchni około 12 000 metrów kwadratowych oraz nadbudowano 3 dalsze piętra magazynu Nr. 5, zwiększając powierzchnię składową ponad 10 000 metrów kwadrat. Pozatem wybudowano wiadukt Nr. 7, nadbudowano dalsze nadbrzeża oraz kontynuowano prace przy basenie Prezydenta. Robót pogłębiarskich wykonano ponad 1 miljon metrów sześciennych.

Port w Gdyni postępuje w rozbudowie technicznej, dostosowując się do rozrastających się obrotów, które czynią Gdynię największym portem na Bałtyku.

Umowy zawarte z Gdańskiem zastrzegają, że zmiany w taryfach obu portów nie będą przeprowadzane bez wzajemnego uzgodnienia oraz przewidują wspólną propagandę. W obrotach Gdyni nie można zaobserwować w 1934 r. ujemnych skutków umów, zawartych z Gdańskiem. Port w Gdyni pomimo, że działa w granicach budżetu skarbowego posiada charakter wydatków czysto handlowych, to też ujmowanie ich w stałe normy sprawia wielkie trudności. Omawiając poprawki, referent proponuje wstawienie pozycji 30 000 w dochodach, która jest usprawiedliwiona dochodami z odszczurzania statków. W budżecie nie uwzględniono portów rybnych z uwagi na znaczne koszta takiej rozbudowy.

W sprawie floty handlowej referent wyjaśnił, że marynarka handlowa polska przewozi zaledwie 7% naszego obrotu zagranicznego, podczas gdy 93% obsługują linje obce. Rozwój własnej floty jest konieczny szczególnie dla stworzenia stałych linij na szlakach, na których mamy duże zainteresowania gospodarcze, jak linja śródziemno-morska, a także ze względu na skupienie emigracji jak linja do Południowej Ameryki, z którą i stosunki gospodarcze posiadają dla nas dużą wagę. We wszystkich trzech naszych linjach sytuacja finansowa poprawiła się. Linje nasze mają jeszcze zadania pionierskie i wymagają pomocy państwowej. Zresztą takie państwa, jak Francja, Anglja i inne przeznaczają wielkie sumy na pokrewne cele, wobec których nasze subwencje są bardzo skromne.

Na popieranie polskiej żeglugi morskiej przedłożenie rządowe przewidywało 3 100 000 zł. Wobec konieczności rozwoju dalszych regularnych linij morskich, Komisja Budżetowa przyjęła podwyższenie subwencji o 500 tysięcy zł, to jest do sumy 3 600 000 zł. Jesteśmy w pierwszym okresie rozwoju naszych obrotów morskich, w którym drogi prowadzące do Gdyni i z Gdyni nie są jeszcze zajęte. Im później tworzyć będziemy własne linje, tem trudniej będzie znaleźć dla nich miejsce.

Wreszcie referent zaznaczył, iż z subwencji korzystają dotąd 3 przedsiębiorstwa żeglugowe: Żegluga Polska, Linja Gdynia—Ameryka i Polsko-Brytyjskie Towarzystwo Okrętowe. Działalność Żeglugi Polskiej przedstawia się jak następuje: Przedsiębiorstwo obejmuje 4 główne kierunki pracy: linje regularne, żeglugę nieregularną, żeglugę przybrzeżną i holownictwo.

Żegluga regularna składa się z czterech linij: do Helsingforsu, Tallina, Rotterdamu i Antwerpji. Ogólny przewóz na tych linjach wyniósł w 1933 r. 139 tysięcy ton, natomiast w I półroczu 1934 r. 88,7 tysięcy ton.

Eksploatacja linij regularnych własnemi statkami przyniosła w 1932 r. stratę 283 tysięcy zł, a w 1933 r. już tylko 66 tysięcy zł (bez subwencji rządowych, co świadczy o polepszaniu się rentowności linij regularnych.

Wzmożenie ruchu turystycznego do Gdyni i okolic spowodowało ożywienie ruchu pasażerskiego na statkach żeglugi przybrzeżnej (w roku 1932 przewieziono 121 tysięcy pasażerów), poprawiając w 1933 r. rentowność tego początkowo wybitnie deficytowego działu.

Ogólne wyniki Żeglugi Polskiej, która jest spółką Akcyjną, za I półrocze 1934 r. wykazują polepszenie się sytuacji finansowej przedsiębiorstwa. Nadwyżka brutto wynosi około połowy sumy dotacji rządowych.

Żegluga Polska posiada najszerszy zakres działów pracy, spełniając w wielu kierunkach zadania pionierskie, stąd też subwencja stanowi konieczną pomoc finansową.

Zkolei sprawozdawca zajął się następnem przedsiębiorstwem: Gdynia—Ameryka Linje Żeglugowe T. A. Sta-

tystka przewozów na tej linji w 1933 r. wykazuje zmniejszenie ruchu, przyczem zmniejszenie to jest silniejsze w ruchu z Ameryki do Europy, aniżeli w kierunku odwrotnym.

Statki linji odbyły w 1933 r. 14 podróży z Europy do Stanów Zjednoczonych i Kanady, przewożąc 3 269 pasażerów wobec 15 podróży i 3 469 pasażerów w 1932 r., co stanowi zniżkę niecałe 6%.

W 1933 r. nastąpiło obniżenie przewozu pasażerów o 50% z powodu zahamowania ruchu reemigracyjnego jakoteż z powodu wstrzymania ruchu turystycznego w związku ze spadkiem dolara. W 1934 r. ilość przewożonych pasażerów do Europy utrzymała się na poziomie poprzedniego roku.

Zmniejszenie w 1933 r. nastąpiło wskutek popierania przez eksporterów amerykańskich wyłącznie amerykańskich przedsiębiorstw żeglugowych oraz fakt, że przedsiębiorstwa te mają prawie trzykrotnie większą ilość przejazdów. Ten ostatni fakt odbija się niekorzystnie na przewozach poczty, która wykazuje w 1934 r. spadek w obydwu kierunkach.

Rok 1933 miał pomyślny rozwój ruchu wycieczkowego. Urządzono 12 wycieczek. Wpływ brutto z wycieczek 1932 r. wynosił 1 398,7 tys. zł, zaś w 1933 r. 2 168,7 tys. zł.

W dziesięciu miesiącach 1934 r. zorganizowano 20 wycieczek. Rozszerzenie znaczne zasięgu wycieczek urządzanych na własnych statkach posiada niewątpliwie znaczenie propagandowe, zwiększając zasięg propagandy polskiej do coraz to odleglejszych krajów.

Sprawozdawca podniósł znaczenie uruchomienia linji palestyńskiej, dzięki czemu nastąpił ruch pasażerski pomiędzy Polską a krajami Bliskiego Wschodu.

Kursujący na tej linji statek Polonja, jako jeden z największych statków na tym szlaku przewiózł w 1933 r. przy pięciu podróżach 3 861 pasażerów i 1 783 ton towarów, w 1934 r. odbył 21 podróży, przewożąc 17 650 pasażerów i 5 480 ton towarów.

Rok 1933 dał przedsiębiorstwu wyniki, które w okresie kryzysu żeglugi światowej uważać można za zadowalające. Zwiększenie wpływów z działu wycieczkowego, stałe zatrudnienie linji palestyńskiej, dodatnie rezultaty w zmniejszeniu kosztów administracyjnych (obniżenie o 38%) pozwoliły przedsiębiorstwu na zamknięcie roku ze stratą o 200 000 zł mniejszą, niż przewidziano w planie gospodarczym.

Przy uwzględnieniu subwencji rządowej przedsiębiorstwo zamknęło rok 1933 ze stratą 9 194 tys. zł, odpisując po raz pierwszy na amortyzację statków 283 tys.

Dalsza poprawa sytuacji w przedsiębiorstwie winna nastąpić z chwilą uruchomienia nowych statków transatlantyckich „Piłsudskiego" i „Batorego". Statki te, rozszerzając zdolność przewozu linji, będą równocześnie, jako nowoczesne statki motorowe, ekonomiczne w użyciu, o lepszej wydajności i mniejszych kosztach obsługi i remontu. Nowe statki, posiadając większą szybkość, pozwolą zwiększyć częstotliwość rejsów i stanowić będą najszybsze statki na wschodnim Bałtyku, co powinno zapewnić im przewóz z państw bałtyckich na linji do Płn. Ameryki. Pozatem powiększenie linji palestyńskiej o statek „Kościuszko", po wycofaniu go z linji Gdynia—Ameryka, da dalsze możliwości korzystnej eksploatacji.

Następnie sprawozdawca omówił ostatnie przedsiębiorstwo: Polsko-Brytyjskie T-wo Okrętowe S. A., które w 1933 r. odbyło 83 podróże na linjach regularnych Gdynia-Londyn i Gdynia Hull, przewożąc 95.9 tys. ton towaru i 2 498 pasażerów.

W 1934 r. przewóz towarów w wywozie był mniejszy o 12,5% wskutek ograniczeń importowych do Anglji.

Ogólny przewóz był niższy około 8%. Zysk brutto w 1933 r. wyniósł 858 tys. zł; po odpisach na amortyzację statków i fundusz klasyfikacyjny, r. 1933 został zamknięty stratą 37 tys. zł.

Pierwsze półrocze 1934 r. wykazuje pewne zmniejszenie wpływów z frachtów. Zysk brutto z uwzględnieniem wpływów z subwencji rządowej wynosi 163 tys. zł.

W dalszym ciągu referent poruszył zagadnienie rybołóstwa, zaznaczywszy, że rozwój naszego rybołówstwa wymaga inwestycyj, które tylko częściowo mogą być uwzględniane wobec koniecznych oszczędności budżetowych. Dalsze potrzeby, jak rozbudowa portów rybnych są niewątpliwie pilne, nie mogły jednak znaleźć jeszcze miejsca w budżecie ze względu na ich wysokie koszty i szczupłe ramy budżetu. W kolejności winny one znaleźć pierwsze miejsce w następnych budżetach.

Powiększenie zaś kredytów w dziale VIII budżetu o 30 350 złotych, wywołane jest głównie wzrostem wydatków w związku z podróżą statku szkolnego „Dar Pomorza“ naokoło świata.

W dyskusji, jaka się rozpoczęła po sprawozdaniu referenta, w sprawach nas interesujących, zabrał głos p. Minister Przemysłu i Handlu, poruszył niezmiernie dla nas doniosłe zagadnienie rybołówstwa morskiego, które znajduje się u nas w zaczątku ze względu na brak fachowych sił z dziedziny biologji morskiej. Dlatego też p. Minister podkreślił jak wielkie zasługi w tej dziedzinie położył Instytut Rybacki we wszelkich poczynaniach pionierskich. Dzięki wysiłkom Instytutu połowy morskie podniosły się z 2—3 milj. kg do 16—17 milj. kg, wartości 6,5 milj. zł. Udział nasz w połowach na Bałtyku przekroczył już 10%. I tu inicjatywa prywatna nie powinna szczędzić wysiłków i energji.

W dalszym ciągu p. Minister powrócił do naszego udziału bandery w obrotach morskich, przypominając, że wynosi on zaledwie 7%, co zaoszczędza nam jednak w bilansie płatniczym do 12 milj. zł rocznie. Sumy te mogłyby znacznie wzrosnąć, gdyby inicjatywa i kapitał prywatny dostrzegły wreszcie ten teren ekspansji. Rząd spełnia na tym odcinku wzięte na siebie zadania. W r. ub. w budowie były 4 nowe jednostki, między innemi, transatlantyki „Piłsudski“ i „Batory“. Weszliśmy mocno na linję palestyńską, uruchomiliśmy linje regularne doHamburga oraz do portu wschodniej Szwecji. Podkreślając wielką doniosłość uruchomienia każdej linji regularnej i statku, p. Minister wyraża zdziwienie, że inicjatywa prywatna nie garnie się należycie do żeglugi, do wyjścia w świat zamorski i tworzenia tam dla siebie zrębów nowej egzystencji. Widzi się brak odwagi do rzucenia swych środków i sił na tereny nowe, przedewszystkiem na morze. W historji Anglji i Japonji energja przerzucana na szlaki ekspansji zamorskiej dawała świetne wyniki.

Nakaz dalszego rozwoju i wzmacniania handlu morskiego oraz żeglugi musi stać się w Polsce naczelnem hasłem dla Rządu i całego społeczeństwa.

W sprawie handlu zagranicznego p. Minister stwierdził wzrost naszych obrotów z krajami zamorskiemi, gdzie przywóz i wywóz wzrosły równolegle o ca. 50 milj. każdy.

Nawiązując do sprawy traktatów p. Minister podkreślił, że lata 1933/34 przyniosły nam szereg nowych traktatów handlowych, między innemi, układ portowo-żeglugowy, zawarty przez polskie przedsiębiorstwa żeglugi morskiej z przedsiębiorstwami niemieckiemi oraz układ morski z Niemcami, regulujący zasady polityki frachtowej i udziałów

w przewozach obu stron kontraktowych. Z wiosną b. r. uruchomione zostaną do portów w Belgji i Holandji dwa dalsze polskie statki towarowe.

W dyskusji zabrał głos poseł Rymar oświadczając, że nie rozumie, dlaczego przedłużamy i podtrzymujemy umowy z Gdańskiem, zawarte przed 16-tu miesiącami. W zasadniczej umowie zapewniliśmy roczny przeładunek w porcie Gdańskim w wysokości 5 miljonów ton. Wzamian Gdańsk gospodarczo nic nam nie dał, lecz miał wykonać dawne zobowiązania w dziedzinie kulturalnej i językowej. Mówca stwierdził, że jednak tylko Polska wykonała swe zobowiązania, a Gdańsk nie, i powołał się przytem na prasę rządową, która te sprawy podkreśliła z okazji przyjazdu do Warszawy prezydenta Senatu Gdańskiego. Mimo to, Rząd — zamiast 5 miljonów ton do których jesteśmy zobowiązani, skierował na Gdańsk przeszło 6 miljonów. Umowy z Gdańskiem przedłuża się i rozbudowuje. Eksport węgla przez Gdańsk kalkuluje się taniej wskutek tego, że — gdy Gdańsk obniżył opłaty, — Gdynia je podwyższyła. Gdynią dysponujemy w stu procentach, a drugim naszym portem Gdańskiem — w stu procentach — dysponuje Berlin. Popieranie i rozbudowa Gdyni jest naczelnym obowiązkiem Rządu i całego społeczeństwa. Tymczasem Rząd wstrzymał budowę elewatorów zbożowych w Gdyni, skierował transporty drzewa na Gdańsk. Gdańsk ma wyłączność na eksport produktów zbożowych i niemal wyłączność na drzewo. Gdynia w 80% jest portem węglowym, więc rozbudowa jej wszechstronna musi być prowadzona systematycznie i bardzo mocno, inaczej bowiem Gdańsk będzie górował. Niestety pod tym względem, według mówcy, niema właściwej współpracy nawet między instytucjami państwowemi. Powołał się on na Gazetę Polską, która zarzucała z tego tytułu Ministerstwu Komunikacji, że nie spełnia ono należycie swych obowiązków w stosunku do Gdyni. Nadto mówca postawił podobny zarzut Ministerstwu Rolnictwa, które przy eksporcie drzewa tłumaczy się tem, że statki Żeglugi Polskiej są nieodpowiednie.

Na posiedzeniu Komisji Skarbowo-Budżetowej Senatu w dniu 13 lutego 1935 r. sprawozdawca budżetowy Ministerstwa Przemysłu i Handlu, senator Ludwik Evert, w swym referacie poruszył sprawę rozrachunku za roboty w Gdyni. Po sporządzeniu i uzgodnieniu z konsorcjum francusko-polskiem ostatecznego rozrachunku za roboty pierwszego okresu budowy portu handlowego w Gdyni zakończono kontrolę całokształtu wyników finansowych tej budowy. Również przeprowadzono rachunek ostateczny za budowę portu rybackiego w Gdyni. Przy kontroli drugiego okresu budowy portu handlowego w Gdyni stwierdzono, że przy spisaniu układu z dn. 27 marca 1934 r. zastępującego układ z dn. 8 czerwca 1932 r. zakończono przeszło dwuletnie pertraktacje z konsorcjum francusko-polskiem o zmianę umowy z dn. 15 lutego 1930 r. Układ ten ustala mniej uciążliwe dla Skarbu podstawy, na jakich ma być zawarta umowa.

Omawiając ruch statków w porcie w Gdyni, sprawozdawca zaznaczył, że z portu gdyńskiego posiadamy już 40 linij regularnych, w tem kilkanaście dalekomorskich. W liczbie tych linij, linij polskich jest osiem. To też port gdyński wymaga i, bez wątpienia wymagać będzie, nadal całego szeregu inwestycyj. W roku 1934 rozbudowa portu znalazła swój wyraz przez następujące techniczne inwestycje: w porcie wewnętrznym w strefie wolnocłowej nadbudowano nadbrzeży 1 340 m. b. — w basenie Nr. 5. dla przeładunku drzewa wybudowano nadbrzeży 250 m. b. i drewnianych pomostów 300 m. b.

W porcie zewnętrznym w basenie Prezydenta wybudowano dla nadbrzeży 690 m. b. konstrukcji podwodnej, falochronów wybudowano — konstrukcji podwodnej 650 m. b. i nadwodnej 450 m. b., wykonano robót czerpalnych 750 tysięcy metrów sześciennych, wykonano robót ziemnych 300 tysięcy metrów sześć. — racem 1 050 tys. metrów sześciennych. Koszt tych robót wyniósł razem około 8 miljonów złotych.

Z naziemnych robót wykonano: roboty brukarsko-drogowe dla ruchu kołowego w porcie i połączeń z miastem, dwa wiadukty nad torami, żelbetowy dla ruchu kołowego i żelazny dla pieszych; razem roboty te kosztowały około 9 156 tysięcy złotych.

W uposażeniu portu były dokonane następujące inwestycje: wybudowano w wolnej strefie magazyn dla drobnicy powierzchni składowej ok. 12 000 m. kw., nadbudowano trzy piętra magazynu długoterminowego, zwiększając powierzchnię składowania o dalsze 10 tysięcy m. kw., dla przeładunku zainstalowano w porcie sześć nowych dźwigów trzytonowych. Razem uposażenie portu kosztowało 4.727 tysięcy złotych.

W sprawie floty sprawozdawca wyjaśnił, że w marcu 1934 r. został wykończony statek „Lech", uruchomiony na linji londyńskiej Polsko-Brytyjskiego Towarzystwa. Zakupiono również w Anglji dwa małe statki towarowe dla przewozu drobnicy na regularnych linjach do portów w Belgji i Holandji. Statki te, o nośności po 1450 ton przy szybkości około 11 węzłów, nabyła Żegluga Polska w związku z pomyślnym rozwojem obrotów na swoich zachodnich linjach regularnych. Statki te zastąpią używane dotychczas obce statki dzierżawione i rozpoczną pracę wiosną roku bieżącego.

Z zamówionych dwóch transatlantyków motorowych „Piłsudski" i „Batory" w stoczni Monfalcone pod Triestem — pierwszy został spuszczony uroczyście na wodę 19 grudnia 1934 r., przybędzie do Gdyni w końcu sierpnia r. b. i obejmie służbę na linji połnocno-atlantyckiej. Okręt „Batory" przybędzie do Gdyni w drugiej połowie grudnia b. r.

Opracowywany jest projekt nabycia nowego silnego holownika dla Żeglugi Polskiej, która od dwóch lat objęła prowadzenie w Gdyni holownictwa portowego oraz ratownictwa morskiego.

Poza tem senator Ewert podkreślając, że w dziedzinie floty nie posuwamy się naprzód z dostateczną energją, zwrócił się do p. Ministra Przemysłu i Handlu z apelem o intensywniejszą rozbudowę naszej floty handlowej.

Na plenarnem posiedzeniu Senatu w dniu 4 marca 1935 r. przy dyskusji nad budżetem zabrał głos p. Minister Przemysłu i Handlu mówiąc, między innemi, o traktacie angielsko-polskim, który przy pomyślnym rozwoju współpracy dwóch bander, przyniesie niewątpliwie dla nas korzyści.

Zdobyliśmy już także świadomość znaczenia transportu morskiego dla handlu, czego wyrazem jest nasza konsekwentna i coraz szersza polityka żeglugowa. Podnieść musimy pracę bandery polskiej dla handlu, co ma ogromne znaczenie ogólne dla dobrobytu kraju.

Następnie zabrał głos sen. Paulo i oświadczył, że rząd położył wielkie zasługi na polu rozbudowy Gdyni i naszej floty morskiej, co do której mówca wytknął brak t. zw. szkunerów, statków o małym tonażu, nieprzekraczającym 300—400 ton pojemności. Statki te są bardzo wygodne i korzystne w eksploatacji, to też inne państwa posiadają ich znaczną ilość, natomiast my nie mamy ani jednego. Statek taki dociera wszędzie, jest wygodniejszy w eksploatacji, szybszy i wg. kalkulacji mówcy po opłaceniu wszystkich kosztów przynosi z każdej podróży 30% czystego zysku, a koszt jego nie wynosi więcej

jak 45 do 50 tys. złotych, koszt ten zamortyzuje się po czterech, pięciu latach, podczas kiedy żywot statku jest znacznie dłuższy. Rozwiązania tej sprawy należy szukać na drodze inicjatywy prywatnej, zgodnie ze słowami p. Ministra Przemysłu i Handlu, który wyraził zdziwienie, że inicjatywa prywatna nie szuka możliwości zarobkowania w żegludze morskiej. Na przeszkodzie rozwojowi tej akcji stoi brak kredytu hipotecznego w Polsce na statki morskie. Trzebaby temu zaradzić ze względu na korzyści, jakie przynosi żegluga szkunerowa, mianowicie: ułatwienie obrotu handlowego, nawiązanie stałych stosunków z zagranicą i propaganda polskiego imienia na obcych morzach. Wobec tego mówca zgłosił rezolucję, aby Senat zechciał wezwać rząd, iżby ten w porozumieniu z instytucjami kredytowemi i czynnikami zainteresowanymi stworzył warunki dla kredytów hipotecznych, pod statki morskie — szkunery o tonażu 300—400 ton.

L. CWALINA

PRZEGLĄD PRASY ZAGRANICZNEJ

Jeszcze w zaraniu cywilizacji człowiek przekonał się, że walka z nieprzyjacielem jest łatwiejszą i skuteczniejszą, jeśli pomiędzy środkami ataku i obrony jest zachowana pewna równowaga. Dlatego też, w tych odległych czasach pomysłowość ludzka stworzyła obok środków napadu również i środki obrony; obok włóczni i strzał — pancerz i tarczę.

Mr. Franklin C. Perceival w artykule swoim, zamieszczonym w miesięczniku „United States Naval Institute Proceedings“ stwierdza, że równowaga ta nie istnieje już oddawna. O ile bowiem skuteczność środków napadu zwiększono przeszło stokrotnie, to o rozwoju środków obrony zapomniano bodajże zupełnie.

Najlepiej dało się to zauważyć podczas ostatniej wojny, kiedy dla zachowania tej równowagi żołnierz w polu musiał szukać schronienie w bardzo prymitywnych okopach.

Autor stwierdza ponadto, że środki ataku i obrony powinny się równoważyć nietylko dla bezpieczeństwa tych, którzy biorą udział w zbrojnym konflikcie, lecz również i dla skutecznych wyników ofenzywy. Jakże często bowiem ciężkie straty w ludziach na nieosłoniętych pokładach okrętów wojennych wstrzymują atak, lub zmniejszają jego skuteczność do tego stopnia, że zwycięstwo w konsekwencji jest nie do osiągnięcia.

W wojnie rosyjsko-japońskiej całe obsady nieosłoniętych dział okrętowych ginęły na posterunku pod huraganowym ogniem walczących eskadr. W bitwie Jutlandzkiej obsługa dział na okrętach „Chester“ i „Southampton“ wyginęła co do nogi, lecz okręty te znajdowały się jeszcze w doskonałym stanie bojowym i gdyby nie ten fakt mogłyby śmiało kontynuować atak.

Mr. Franklin C. Perceival stwierdza dalej, że w całem nastawieniu sfer wojskowych przebija tendencja powiększania i ulepszania środków ataku przy jednoczesnem lekceważeniu środków obrony. Tendencja ta wyraża się we wzajemnem prześciganiu się w zakresie ulepszania środków ofenzywy. Jeżeli jedno państwo buduje naprzykład jednostkę morską o szybkości x węzłów, drugie stara się prześcignąć je, dodając jeden węzeł albo montując dwa dodatkowe działa na pokładzie lub też wyposażając swoją jednostkę tego samego typu w parę dodatkowych samolotów.

Zdaniem autora zbrojenia powinny polegać raczej na szczegółowem zbadaniu możliwości ataku w przyszłej wojnie, zastosowaniu środków obrony do tych możliwości, oraz dokładnem przestudjowaniu przez każde poszczególne państwo swej sytuacji strategicznej i indywidualnych potrzeb w zakresie zbrojeń. Następnie dopiero należałoby przystąpić do budowy odpowiadających tym wymogom nowych jednostek morskich.

Z dowódców morskich, którzy kierowali budową przedwojennych flot wojennych jeden Tirpitz doceniał wagę środków obrony. Tirpitz uważał, że budowa okrętów wojennych o olbrzymich działach i potężnych turbinach nie odniesie pożądanego celu, o ile jednostkom tym nie zapewni się możności utrzymania się na powierzchni morza podczas bitwy. Wynik bitwy pod Jutlandem był tryumfem zdrowego rozsądku. Wytrzymałość okrętów niemieckich była przedmiotem ogólnego podziwu.

Zdawałoby się, że doświadczenia wojny światowej powinny być lekcją poglądową, w jakim kierunku powinna podążać technika zbrojeń morskich i lą-

dowych. Tak nie jest jednakże. Państwa prześcigają się nawzajem w szybkości swoich jednostek morskich, chociaż — jak już niejednokrotnie dowiedziono — ich wartość bojowa nie zawsze zależy od szybkości. Najszybszy bowiem krążownik nie zawsze jest najniebezpieczniejszą bronią.

Autor dopatruje się tego lekceważenia doświadczeń przeszłości w umysłowem nastawieniu ludzi, kierujących sprawami zbrojeń na lądzie i na morzu. Kierownictwo spraw morskich i wojskowych spoczywa przedewszystkiem w rękach ludzi czynu. Przeciętny oficer bardzo rzadko stanowi typ człowieka nauki, badacza, któryby na podstawie żmudnych dociekań, przewidział możliwości i niebezpieczeństwa przyszłej wojny.

Drugą przyczyną, zdaniem tegoż autora, jest ogólna psychoza jaka panuje wśród wojskowych. Tradycje waleczności każą zapominać im o własnem bezpieczeństwie, a to znajduje swój wyraz w bardzo ulepszonych środkach ataku, lecz w minimalnych środkach obrony.

* * *

Nadwyżka tonażu światowego w roku 1934 uległa znacznej redukcji. Z końcem ub. roku, jak podaje „The Nautical Magazine", liczba niezatrudnionego tonażu spadła do 6 900 000 ton. W roku 1933 ten sam tonaż wyrażał się cyfrą prawie 11 miljonów, a w roku 1932 około 15 000 000 ton. Jak więc widzimy liczba niezatrudnionych okrętów stale spada.

Należy to przypisać temu, że duży procent niezatrudnionych okrętów, podobnie jak i spora liczba statków handlowych, pełniących służbę na morzu, jest przestarzała. Wiele z nich idzie na złom, przeważnie do Japonji, chociaż duże zapotrzebowanie na stare żelazo dało się zauważyć w Anglji i Włoszech. Eksport szmelcu ze Stanów Zjedn. w ub. roku bił rekordy lat uprzednich.

Na rynku frachtowym w roku ub. można było zauważyć pewne polepszenie. Ruch okrętów w tymże roku również był większy, niż w r. 1933. Mimo to trudności walutowe, szczególnie w Niemczech, stanowiły dość poważną przeszkodę w stosunkach handlowych. Stałe ograniczenia importowe, zmniejszone kwoty i sztuczne stwarzanie barjer handlowych należy zaliczyć do rzędu trudności, wobec których znalazł się handel morski. Atmosfera niepewności i wyczekiwania w stosunkach politycznych również odbiła się ujemnie na shippingu światowym, chociaż z drugiej strony podpisanie umów handlowych pomiędzy Anglją, a kilkoma państwami europejskiemi przyczyniło się do wzrostu ruchu handlowego na tych odcinkach i w konsekwencji do wzmożonego ruchu okrętów. Pozatem duże zapotrzebowanie na zboże w kilku krajach europejskich (skutek zeszłorocznej posuchy) w dużej mierze wywarło dodatni wpływ na wzmożony ruch statków, szczególnie na szlaku argentyńsko-europejskim.

* * *

Pięćdziesiąt lat temu, w dniu 5 lutego 1885 r., wojska włoskie wkroczyły do Massowy, małego portu egipskiego na afrykańskiem wybrzeżu Czerwonego Morza. Krok ten rozpoczyna właściwie rozwój imperjum kolonjalnego Włoch. Do tego czasu posesje kolonjalne Italji ograniczały się do małego portu Assob w przesmyku Bab-el-Mandeb, lecz port ten, będący właściwie stacją węglową, nigdy nie posiadał większego znaczenia.

Miesięcznik amerykański „Current History" w artykule „Italy's Colonial Empire" podaje, że zajęcie Massowy przez wojska włoskie było wynikiem pewnych posunięć strategicznych, w których Anglja odegrała dominującą rolę. W r. 1885 władze egipskie zamierzały ewakuować Massowę, a ponie-

waż Gladstone sprzeciwił się okupacji tego portu przez wojska angielskie, natomiast alternatywa zajęcia Massowy przez Abisyńczyków względnie Francuzów była Anglji nie na rękę, pozostawiono więc swobodę działania Włochom. Do tego czasu rząd włoski, na czele którego stał ostrożny Agostino Depretis, starał się nie wikłać w sprawy kolonjalne, chociaż opinja publiczna Włoch coraz głośniej domagała się ekspansji na terenie afrykańskim. Okupacja Tunisu przez Francuzów w r. 1881 i Egiptu przez wojska angielskie w rok później nie pozostały bez echa w Italji, gdzie zazdrosnem okiem patrzono na te poczynania państw europejskich.

Zajęcie Massowy uspokoiło wprawdzie zwolenników ekspansji kolonjalnej Włoch, chociaż satysfakcja nie była całkowita, gdyż uważano, że siły zbrojne należało skierować raczej do Tripolisu, niż do mniej ważnej Massowy.

Crispi, który początkowo ostro krytykował te posunięcia w polityce kolonjalnej Włoch, po objęciu premjerostwa w r. 1887 stanowczo sprzeciwił się wycofaniu wojsk włoskich z Massowy, mimo gwałtownych żądań socjalistów i demokratów.

Co więcej Crispi stał się żarliwym imperjalistą i jego agresywna polityka doprowadziła do zajęcia przez Włochów sporej części Abisyńskiego płaskowzgórza i wkońcu do fatalnej porażki koło Adowy w dniu 1 marca 1896, która zakończyła jego polityczną karjerę. Potem zawarto pokój z Abisynją, na mocy którego Włochy zatrzymały dla siebie Erytreję w tych samych granicach co obecnie.

Od roku 1896, przez następne lat piętnaście, Włochy małą uwagę zwracały na kolonje. Mimo to Min. Spraw Zagr. Włoch bez przeszkód wyjednało sobie pozwolenie u wielkich mocarstw europejskich na anektowanie Tripolitanji i Cyrenajki. Właściwy moment do rozpoczęcia kroków wojennych nadszedł we wrześniu roku 1911. Premjer Giolitti, zmuszony względami natury politycznej i głośną agitacją partji narodowej, wypowiedział wojnę Turcji. Turcja stawiła zaciętszy opór, niż przypuszczano i mogłaby nawet obronić swoje posiadłości, gdyby nie wybuch wojny bałkańskiej w r. 1912, która zmusiła to państwo do zawarcia pokoju na bardzo uciążliwych warunkach. Włochy otrzymały Tripolitanję i Cyrenajkę (nazwane później Libją), Rhodes i grupę wysp na morzu Egejskiem.

Jednakże całkowite opanowanie Cyrenajki przez Włochy nadeszło dopiero w r. 1931. Do tego czasu szczepy tubylcze stawiały ostry opór władzom włoskim i dopiero trzeba było kilku krwawych kampanij, rozpoczętych w r. 1922 przez hrabiego Volpi, a zakończonych r. 1930, ażeby Włochy mogły się uważać za panów na tym terenie.

Libja jest zasadniczo krajem rolniczym. Początkowo kapitaliści włoscy zamierzali założyć tam plantacje na wielką skalę, lecz w r. 1928 powstał projekt kolonizacji tego terenu przez obywateli włoskich.

Minister kolonji Federzoni w r. 1927 oświadczył, że w ciągu 25 lat liczba kolonistów włoskich w Libji mogłaby dosięgnąć 300 000; obecnie mieszka tam 50 000 Włochów, na ogólną liczbę 750 000 mieszkańców.

Erytreja, pomnik megalomanji Crispiego, nie posiada właściwie ani ekonomicznego, ani geograficznego, ani politycznego znaczenia. Stale ponawiane próby osiedlenia kolonistów włoskich w tym kraju okazały się bezskuteczne. Górnictwo i lasy nastręczają wprawdzie pewne możliwości, lecz Erytreja jest raczej ciężarem, niż dobrodziejstwem dla Italji. Ostatnie próby kultywacji kawy i bawełny okazały się wprawdzie pomyślne, lecz musiały być powstrzymane w swoim rozwoju ze względu na niskie ceny rynkowe na te produkty.

Głównym plusem Erytrei jest to, że stanowi ona niejako bramę handlową dla północnej Abisynji, chociaż port Massowa nie wypełnia całkowicie swego zadania ze względu na brak odpowiednich środków komunikacyjnych. Ponieważ projektowana kolej z Massowy nie będzie dochodzić do granicy Abisynji, więc towary tego państwa w dalszym ciągu będą szukać drogi ujścia przez port w Dżibuti (stolicę Francuskiej Somalji), który łączy się koleją żelazną z Addis Abebą. Kolej ta jest własnością koncernu francuskiego.

W r. 1931 handel zagraniczny Erytrei wyrażał się sumą 293 000 000 lir. Handel zagraniczny Abisynji jest prowadzony w 65% z Dżibuti, w 25% z kolonjami włoskiemi (z Erytreją i włoską Somalją), a 10% przypada na kolonje brytyjskie. Mimo, że ogromne sumy wydano na zdobycie, obronę i rozwój Erytrei, nigdy ona nie była kolonją dochodową.

O wiele większe znaczenie ekonomiczne posiada natomiast włoska Somalja, którą rząd włoski przejął jeszcze w roku 1905. Somalja eksportuje te produkty, których Włochy nie mogą kultywować u siebie w kraju. Są to: banany, bawełna, cukier, kapok i kakao. Ponieważ próby kolonizacji Somalji nie odniosły pożądanych rezultatów, postanowiono eksploatację tej kolonji oddać w ręce koncesjonowanych towarzystw. Włosi stanowią element kierowniczy, natomiast pracę fizyczną wykonują tubylcy, chociaż tu, jak i wszędzie, niełatwo ich przekonać o dobrodziejstwach, wypływających z pracy dla białego człowieka.

Szczególnie po wojnie Włochy zwróciły baczną uwagę na sprawy kolonjalne. Włoski (obecnie Faszystowski) Instytut Kolonjalny kształci kadry urzędników, przygotowując ich do służby w posiadłościach afrykańskich. W Instytucie tym wykłada się: historję kolonjalną, administrację, ekonomję, języki i t. d. W większych uniwersytetach prowadzone są wykłady z przedmiotów, wchodzących w zakres nauki o kolonjach. Poza tem w Neapolu istnieje Instytut Orjentalny, a we Florencji, Kolonjalny Instytut Rolnictwa. Kilka szkół medycyny tropikalnej i kolonjalne ogrody botaniczne w różnych miastach Italji dopełniają całości.

W każdej z 93 prowincji Włoch znajduje się oddział Faszystowskiego Instytutu Kolonjalnego, który jest ośrodkiem kolonjalnej propagandy. We Włoszech wychodzi 12 perjodyków, specjalnie poświęconych problemom kolonjalnym. Liczne odczyty, konferencje, pokazy filmowe i dostępne wycieczki do kolonij, urządzane przez organizacje propagandowe — wszystko to ma na celu przygotowanie opinji publicznej do imperjalistycznej polityki Włoch. Społeczeństwo włoskie coraz bardziej staje się świadomem swoich niezaprzeczenie znacznych postępów w dziedzinie kolonjalnej i ostrzy apetyt na jeszcze większe Imperjum.

Lecz Mussolini, nawet przy poparciu Francji i Wielkiej Brytanji, niewątpliwie napotka wiele przeszkód w swojej zaborczej polityce na terenie afrykańskim. Abisynja jest krajem górzystym, a więc niedogodnym dla operacyj wojennych. Poza tem należy się spodziewać, że Abisyńczycy będą stawiać opór nie mniej zacięty, niż w r. 1896, kiedy w bitwie pod Adową wojska abisyńskie, wspierane przez dowódców miejscowych szczepów, rozgromiły ekspedycję włoską. Zwycięstwo może więc być okupione ceną, która nie pozostaje w żadnym stosunku do istotnej wartości tych odległych kolonij afrykańskich.

* * *

Upton Close, podróżnik, publicysta i doskonały znawca stosunków na Dalekim Wschodzie, w artykule swoim „To czego nie wiemy o Japonji“, umieszczonym w miesięczniku

amerykańskim „Vanity Fair" stwierdza, że Zachód dotychczas posiada bardzo mgliste pojęcie o państwie Wschodzącego Słońca i że informacje zarówno historyczne, ekonomiczne jak i polityczne o tym kraju w wielu wypadkach są nieścisłe lub całkiem fałszywe.

Przedewszystkiem więc na Zachodzie panuje przeświadczenie, że Japończycy są właściwie „bardziej przedsiębiorczą odmianą Chińczyków". Koncepcja ta jest błędna. Naród japoński nie jest rasowo czysty; stanowi on mieszaninę kilku ras, w której rasa biała zajmuje poczesne miejsce. Pierwotnymi mieszkańcami Japonji byli Ainosi (biali o bardzo prymitywnej umysłowości), którzy w pierwszem tysiącleciu przed Chrystusem zleli się z mongoloidami, coraz to ponawiającymi swoje ataki na wyspy japońskie z kontynentu azjatyckiego. Następnie hordy polinizejczyków i malajczyków z wysp południowego Pacyfiku zalały obecną Japonję. Ainosów dotychczas można napotkać na północnej wyspie Holkaido; mieszkają oni w specjalnych rezerwatach.

Drugą błędną koncepcją jest mylne przeświadczenie, że Japonja to państwo starożytne, które podobnie jak Egipt i Babilon, prosperowało jeszcze w odległej przeszłości. Japonja jest natomiast państwem nowoczesnem, którego powstanie zbiega się co do wieku i co do dekady z początkami historji Anglji. Na cztery lata przed przybyciem św. Augustyna do Canterbury, co miało miejsce w VII wieku, buddyści chińscy założyli klasztor, ażeby uczyć Japończyków zdobyczy technicznych i religji swego kraju. Dlatego też wszystko w Japonji, poczynając od zwyczajów, a kończąc na sztuce, bierze swój początek z Chin i Chiny dla Japonji są tem, czem Grecja i Rzym są dla narodów europejskich.

Trzecią wprost przeciwną, lecz również fałszywą koncepcją jest to, że postęp techniczny Japonji dopiero w ostatnich czasach przyjął tak imponujące rozmiary. Japonja, jeśli chodzi o drogi, sądownictwo, metody kultury ziemi, budownictwo miejskie i urządzenia sanitarne już w wiekach XVI, XVII i XVIII dorównywała ówczesnej Hiszpanji, Francji i Anglji. Była w owych czasach jednem z najbardziej oświeconych, a jednocześnie najbardziej okrutnych i potężnych mocarstw na kuli ziemskiej.

Czy należy się dziwić, że flota japońska jest obecnie jedną z najpotężniejszych na świecie?

Japonja należy do szeregu najstarszych i najbardziej doświadczonych potęg morskich. Gdy za czasów panowania królowej Elżbiety admirał Hawkins walczył z armadą Hiszpańską, tonaż Japonji przewyższał tonaż Anglji. Na początku XVII wieku rząd japoński posiadał flotę handlową, złożoną z 1000 okrętów, z których wiele odbywało podróże przez Pacyfik do Meksyku, oraz do Manilli, Sjamu, Indji, a nawet do Europy.

Pierwsza bitwa morska, w której użyto okrętów o żelaznych kadłubach, została stoczona pomiędzy flotami Japonji i Korei w roku 1597. Admirał Togo pierwszy użył radjo-telegrafu w bitwie morskiej pod Cuszima w r. 1905, kiedy to rozgromił główną flotę rosyjską. Również armja japońska jest pierwszą, która wyekwipowała swoich żołnierzy w jodynę, środki antyseptyczne, kubki i szczoteczki do zębów.

W ciągu ostatnich trzech lat rynki europejskie zostały zalane taniemi fabrykatami japońskiemi i stąd prawdopodobnie w Europie zrodziła się koncepcja, że przemysł japoński zaczął się rozwijać dopiero w ostatnich czasach. Japonja natomiast jeszcze w XVI wieku, jak tylko Portugalczycy wtajemniczyli rzemieślników japońskich w tajniki wyrobu broni palnej, zaczęła odlewać najlepsze armaty w ówczesnych czasach.

Również nowocześnie wyposażona armja japońska nie jest wytworem ostatniej chwili. Armja japońska od trzech wieków była jedną z najpotężniejszych na świecie. Jeszcze w XVII wieku 300 000 uzbrojonych żołnierzy, zaopatrzonych w prowjanty i amunicję, przemierzyło w bojowym szyku największą wyspę archipelagu japońskiego, wówczas gdy jest rzeczą wątpliwą, żeby które z państw europejskich w owym czasie mogło zmobilizować i wyekwipować armję dziesięciokrotnie mniejszą. Japonja jest obecnie jedyną potęgą wojenną, która zajmuje pierwsze miejsce zarówno na lądzie, jak i na morzu.

* * *

Kilka tygodni temu dwie sowieckie łodzie podwodne wpłynęły do portu Leningradu, a stamtąd przez rzekę Newę, jezioro Ładogę, rzekę Swir, jezioro Oniegę, oraz nowowybudowany kanał Białomorski dostały się na wody Białego Morza.

Prasa fińska pierwsza doniosła o tym fakcie, gdyż od dwóch lat, t. j. od czasu rozpoczęcia budowy kanału, Finnowie z niepokojem śledzą te nowe poczynania Sowietów w pobliżu granic ich państwa.

Jednakże, jak podaje miesięcznik „Current History“, kanał Białomorski posiada raczej ekonomiczne niż strategiczne znaczenie.

Sowiety noszą się wprawdzie z zamiarem założenia bazy morskiej na wybrzeżu Oceanu Lodowatego, gdyż porty Kronsztadtu i Leningradu są zamknięte dla żeglugi w miesiącach zimowych, natomiast Murmańsk, położony znacznie dalej na Północ, dzięki ciepłemu prądowi z Atlantyku, jest otwarty przez cały rok. Jednakże, jak dotychczas, z kanału Białomorskiego mogą korzystać okręty o pojemności najwyżej 3 000 ton i to zaledwie w ciągu $6^1/_2$ miesięcy do roku. Również z powodu licznych szluz i tam, kanał ten w razie ataku powietrznego jest narażony na niebezpieczeństwo.

Długość kanału wynosi 137 mil. ang. Łączy on jezioro Onegę z portem Soroką na Białem Morzu i biegnie równolegle do torów kolei, łączącej Leningrad z Murmańskiem, położonym o 350 mil na północ od Soroki. To położenie kanału odpowiada obecnej polityce komunikacyjnej Sowietów, które starają się odciążyć przeładowany system kolejowy, budując nowe drogi wodne wewnątrz kraju.

W pierwszym sezonie żeglugowym, który trwał tylko 4 miesiące, przez kanał Białomorski przewieziono około 900 000 ton towarów. Według sowieckich obliczeń liczba ta wzrośnie w roku 1937 do 10 000 000 ton. Przez najruchliwszy kanał Manchesterski przechodzi rocznie 6 500 000 ton towarów.

Jak wiemy, kanał Białomorski został wybudowany w rekordowym czasie — w ciągu dwudziestu miesięcy. Rząd sowiecki użył do pracy więźniów politycznych i kryminalnych, kobiet i mężczyzn, stosując metody rywalizacji, obiecując złagodzenie wyroków, zniesienie kar lub rehabilitację, zależnie od stopnia pracowitości robotnika.

Wpływ kanału Białomorskiego na rozwój ekonomiczny Rosji będzie olbrzymi. Doniedawna jeszcze naturalne bogactwa Karelji leżały odłogiem. Obecnie dzięki stworzeniu tej arterji wodnej będzie można przystąpić do racjonalnej eksploatacji lasów i stworzyć przemysł drzewny na wielką skalę. Sowiety budują ponadto cały szereg fabryk wzdłuż kanału i na pobliskich rzekach. Jedna grupa takich fabryk na rzece Segoży będzie produkować papier, terpentynę, smołę, alkohol i produkty chemiczne. Druga zajmie się produkcją aluminjum i rozpocznie pracę już w roku 1937. Poza tem, olbrzymia elektrownia, budowana obecnie na półwyspie Kola, umożliwi elektryfikację kolei Murmańskiej.

Mineralne bogactwa półwyspu Kola staną wkrótce otworem przed Rosją sowiecką. Ponad kręgiem polarnym znajdują się olbrzymie złoża apatytu — ziemi, zawierającej bardzo wysoki procent fosforu i używanej w rolnictwie do celów fertylizacyjnych. Eksploatacja tych złóż już się zaczęła i w roku 1935 ma osiągnąć 1 000 000 tonn.

W Kandałakszy, na południowem wybrzeżu półwyspu Kola, buduje się obecnie sześć połączonych ze sobą fabryk chemicznych, które zajmą się produkcją nefeliny (składnika, niezbędnego do wyrobu aluminjum) i szeregu innych wytworów chemicznych. Kanał Białomorski połączony z Maryińskim systemem wodnym, a więc umożliwiający tani i dogodny transport tych produktów wgłąb Rosji, przedstawia olbrzymią wartość dla życia ekonomicznego Rosji Sowieckiej.

ROMAN PIOTROWICZ

POLSKIE USTAWODAWSTWO MORSKIE

Polskie przepisy morskie, powoli rozbudowywane, nie zastąpiły jeszcze całkowicie odnośnych przepisów niemieckich. W dziedzinie prawa prywatnego obowiązują i nadal przepisy IV księgi niemieckiego kodeksu handlowego. Prace jednak nad polskim kodeksem morskim prowadzone są przez Komisję Kodyfikacyjną i można mieć nadzieję, że w najbliższej przyszłości Polska zdobędzie się na całkowicie własne przepisy morskie. W dziedzinie prawa publicznego, nie zastępując wprawdzie w zupełności obowiązujących w tej mierze ustaw obcych, wydała Rzplita cały szereg bardzo ważnych przepisów. Ratyfikacja kilku konwencyj międzynarodowych wzbogaciła również międzynarodowy morski statut Polski. Z drugiej znów strony, sam fakt odrodzenia Rzeczypospolitej oraz wstąpienie jej, jako pełnoprawnego członka, do społeczności państw morskich, wciągnął ją w koło, zwyczajowo ustalonych i przez wszystkie państwa tej społeczności przyjętych morskich norm prawa narodów. Niniejszy przegląd poświęcamy polskim publicznym przepisom morskim.

I.

Rozporządzenie Rady Ministrów z dn. 1. XII. 1921 roku, o przekazaniu Ministrowi Przem. i Handlu wszystkich spraw, związanych z marynarką handlową, oraz podobne rozporządzenie z dn. 21. XII. 1927 roku, o przekazaniu temuż Ministrowi wszystkich spraw, dotyczących rybołówstwa morskiego, koncentrują kierownictwo gospodarczych spraw morskich R. P. w tem ministerstwie. W myśl tych rozporządzeń, Min. Przem. i Handlu ma za zadanie:

a) odnośnie do marynarki i żeglugi handlowej, prowadzenie ogólnej polityki ich dotyczącej; pieczę nad tworzeniem i rozwojem polskiej floty handlowej; organizowanie i regulowanie komunikacyj morskich; organizację przewozów morskich dla potrzeb państwa; współdziałanie z inicjatywą społeczną i prywatną w zakresie organizacji prywatnych przedsiębiorstw żeglugi morskiej; nadzór nad działalnością takich przedsiębiorstw; prowadzenie prac przygotowawczych do traktatów międzynarodowych, dotyczących morskich stosunków handlowych; udzielania wszelkich koncesyj w sprawach żeglugi morskiej; opracowywania prawodawstwa, dotyczącego morskiej żeglugi handlowej; administracyjnego orzekania w najwyższej instancji w sprawach tej żeglugi; współdziałania z innemi Ministerstwami w związku z prowadzeniem ogólnej polityki morskiej w sprawach dotyczących urządzania i ochrony kabli podmorskich, emigracji i imigracji, ceł i opłat morskich, taryf komunikacyjnych i t. p.;

b) w szczególności, odnośnie do statków morskich, ma za zadanie organizowania i nadzorowania rejestracji morskich statków handlowych i rybackich, oraz hipotek morskich; ustalania warunków technicznych i konstruktywnych dla polskich statków handlowych oraz ich budowy na stoczniach państwowych, jak również i rozciągnięcia swego nadzoru nad stoczniami prywatnemi; nadzór nad kotłami tych statków oraz nad bezpieczeństwem ruchu osobowego na nich; pomiary polskich statków handlowych oraz sprawy awaryjne;

c) w stosunku do personelu, współdziałającego w eksploatacji mórz, w kompetencji Ministerstwa leżą sprawy, zwią-

zane z wyszkoleniem zawodowem marynarzy handlowych i rybaków morskich; organizacja i nadzór szkół żeglarskich; sprawy organizacyjne służby pilotowej, morsko-sanitarnej, ratowniczej i administracyjno-policyjnej na polskich wodach morskich; rejestracja oficerów i marynarzy polskiej marynarki handlowej oraz rybaków morskich; ochrona pracy żeglarskiej i nadzór nad stosunkami służbowemi w polskiej marynarce handlowej;

d) w związku z morskiemi portami handlowemi, Ministerstwu podlega organizacja i kierownictwo ich urzędów portowych; nadzór ogólny nad działalnością tych portów; budowa, konserwacja i eksploatacja portów handlowych oraz ich urządzeń pomocniczych; budowa i nadzór nad morskiemi konstrukcjami nadbrzeżnemi oraz umocnieniami brzegowemi, jak również budowa, ochrona i utrzymanie sygnałów brzegowych i latarń morskich.

e) do Ministerstwa też należą sprawy związane z organizacją i rozwojem rybołówstwa na wodach przybrzeżnych i na pełnem morzu; sprawowanie nadzoru nad tem rybołówstwem, handlem i przeróbką ryb morskich, ustawodawstwa rybackiego, zaopatrywania rybaków w materjały i narzędzia zawodowe; poza tem ubezpieczania statków rybackich, udzielania kredytów i subwencji na cele rybołówstwa morskiego, statystyki połowów, zbioru bursztynu i t. p.

W celu wykonywania swych licznych zadań, Ministerstwo powołane jest do współpracy z innemi organami administracji państwowej, jednak zapewnione ma nietylko przewodnictwo, lecz także do pewnego stopnia i przeważny wpływ na powzięcie decyzji, jak również i na zrealizowanie powziętych postanowień. W celu planowego spełniania swych prac morskich, skoncentrowane zostały one w Departamencie Morskim Ministerstwa, w którym znów praca została podzieloną pomiędzy trzy wydziały: Żeglugowy, Portowy i Rybacki.

Ministerstwo Przemysłu i Handlu, jako instytucja centralna i najwyższa dla wszystkich gospodarczo-morskich spraw Polski, nadając im ogólny kierunek, bezpośrednie wykonanie i kontrolę powierza niższym, sobie podległym instancjom. Z tych Kapitanaty portów są pierwszą, Urząd Morski drugą instancją. Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dn. 22. III. 1928 roku organizuje i wytycza zakres ich działalności.

Do kompetencyj wykonawczych Urzędu Morskiego należą sprawy, związane z utrzymaniem i należytą eksploatacją żeglugi, portów i wybrzeża, pogłębianie i utrzymanie dróg wodnych morskich, budowa portów i wzmacnianie wydm przybrzeżnych w celu ochrony wybrzeża przed rozmywaniem; inspekcja techniczna statków, ich pomiary i dozór nad kotłami statkowemi. Do jego kompetencyj reglamentacyjnych należy wydawanie przepisów dla policji portowej i żeglugowej, pilotażu, służby żeglarskiej oraz ratownictwa morskiego. Wreszcie posiada Urząd także i pewien zakres kompetencyj sądowniczych, orzekając w trybie postępowania karno-administracyjnego w szeregu spraw administracji i dyscypliny morskiej (Rozp.Prez. R. P. z dn. 24. XI. 1930 r. art. 50).

Przy Urzędzie Morskim w Gdyni rozporządzenie Min. Przem. i Handlu z dn. 18. II. 1929 r. ustanawia Tymczasową Radę Portową, składającą się w połowie z przedstawicieli rozmaitych gałęzi administracji państwowej, w połowie z przedstawicieli zainteresowanych kół gospodarczych. Funkcje Rady są natury ściśle opinjodawczej i doradczej.

Kapitanat portu jest tylko organem wykonawczym, powołanym do czuwania nad bezpieczeństwem i porządkiem w rejonie portu oraz nad czynnościami policji portowej i żeglugowej. W wykonaniu tych swoich obowiązków, kieruje on ruchem i postojem statków na wodach

portu, czuwa nad bezpieczeństwem ich oraz ich ładunku, jak również nad czynnościami, związanemi z załadowywaniem oraz rozładowywaniem tych statków. Do niego też należy kontrola dokumentów statków wchodzących oraz wychodzących z portu, pilotaż i ratownictwo morskie.

Specjalny charakter Gdańska oraz międzynarodowo uznane wyjątkowe prawa Polski w jego porcie wywołały konieczność ustanowienia także i na jego terenie specjalnego morskiego organu, podległego Min. Przem. i Handlu. Uchwała Rady Ministrów z dn. 3. IV. 1922 r. tworzy taki organ, organizacyjnie wchodzący w skład Generalnego Komisarjatu R. P. w Gdańsku. Do kompetencji tego urzędu, zwanego Urzędem Marynarki Handlowej w Gdańsku, należą sprawy, związane z rejestracją i pomiarem polskich morskich statków handlowych, ich inspekcja techniczna, kontrola dyplomów personelu statkowego, rozstrzyganie sporów między załogą i pracodawcą, zaciąg marynarzy na polskie statki i t. p.

Sprawy przybrzeżnego rybołówstwa moskiego skoncentrowane są w Morskim Urzędzie Rybackim, utworzonym rozporządzeniem Min. b. dzielnicy pruskiej, z dn. 18. VI. 1921 r. i podległym bezpośrednio Min. Przem. i Handlu. Do tegoż Urzędu należą również i sprawy związane z ochroną ryb morskich

Poza terytorjalnemi władzami administracyjnemi, ustawa z dn. 18. III. 1925 (zmieniana w 1930 i 1933) ustanawia przy sądzie grodzkim w Gdyni specjalną Izbę Morską, mającą za zadanie przeprowadzanie dochodzeń oraz wydawania orzeczeń w sprawach wypadków morskich, którym ulegają statki handlowe. Dochodzenie takie ma miejsce, gdy wypadkowi morskiemu ulega lub go spowoduje polski statek handlowy lub statek cudzoziemski, lecz na polskich wodach terytorjalnych. Również takie dochodzenie może być zarządzone przez Min. Przem. i Handlu i w innych wypadkach. Izba Morska jednak jest obowiązaną wszcząć dochodzenie w razie spowodowania przez wypadek morski śmierci człowieka, zatonięcia statku albo jego porzucenia. Dochodzenie ma na celu ustalenie przyczyn wypadku oraz wszystkich jego okoliczności. Izba może pozbawić kapitana polskiego statku handlowego prawa wykonywania zawodu, o ile się okaże, że wskutek niezdolności do sprawowania tego zawodu spowodował on wypadek lub jego następstwa. Przewodniczy izbie prezes, mianowany z pośród sędziów przez Ministra Sprawiedliwości.

Z pośród czterech ławników Izby, co najmniej dwóch posiadać winno dyplom i praktykę kapitanów na statkach wielkiej żeglugi. Przy sądzie okręgowym w Gdyni zostaje utworzona Morska Izba Odwoławcza.

Rejestr statków handlowych morskich prowadzi Sąd Grodzki w Gdyni zapomocą swego Oddziału Rejestracyjnego (ustawa z dn. 28. V. 1920, art. 18), oraz Wydział Rejestracyjny Urzędu Marynarki Handlowej w Gdańsku (rozp. Rady Min. z dn. 3. IV. 1922).

Poza swemi władzami terytorjalnemi polskie statki handlowe, eksploatujące morza, znajdują się pod nadzorem i opieką polskich okrętów wojennych w czasie swego pobytu na przestrzeniach pełnego morza oraz polskich przedstawicieli dyplomatycznych i konsularnych na obcych wodach przybrzeżnych. Artykuł 5 ustawy o polskich statkach handlowych wyraźnie to zaznacza jednak brak polskich przepisów konsularnych, odnoszących się do tego zagadnienia, nie pozwala dokładnie określić, w jakich warunkach i w jakiej mierze udzielana może być ta pomoc oraz sprecyzowane granice tego nadzoru. Brak tych przepisów, nie pozwala również określić uprawnień polskich statków handlowych.

przebywających w portach i na wodach obcokrajowych, a wynikających z ich eksterytorjalności (ustawa z dn. 28. V. 1920).

II.

Pojęcie statku morskiego jest jednym z podstawowych pojęć prawa morskiego. Eksploatacji mórz dokonywać może człowiek jedynie tylko, posługując się tem niezbędnym sprzętem oraz znajdując się pod nadzorem i korzystając z opieki określonego państwa. W tych warunkach bandera morska państwa, powiewająca na statku, staje się symbolem przynależności jego do tego państwa, a grupa ludzi, znajdująca się na jego pokładzie, cząstką tej społeczności państwowej, rządzoną jej prawami i ulegającą sankcjom tych praw.

Podług artykułu pierwszego ustawy o polskich statkach handlowych, za polskie statki handlowe morskie uznaje się statki, uprawiające żeglugę morską w celach zarobkowania, i stanowiące własność państwa, obywateli polskich oraz osób prawnych, mających siedzibę na obszarze Rzeczypospolitej i w których wszystkie udziały lub akcje są imienne; prócz tego udział obcokrajowców w ich kapitale zakładowym nie powinien przekraczać 49%, oraz do każdej z władz tej osoby prawnej (kierowniczej, nadzorczej i kontrolującej) obcokrajowcy nie mogą wchodzić w stosunku przekraczającym ich udział w kapitale zakładowym. Poza tem główny kierownik takiego towarzystwa lub spółki powinien być obywatelem polskim.

Statki handlowe, posiadające powyższe dane, a pragnące żeglować pod polską banderą morską, w celu stwierdzenia tych ich praw, winny być wpisane do rejestru handlowego statków morskich. Do rejestru tego może jednak być wciągnięty tylko taki statek, który udowodnić potrafi, że posiada powyżej wymienione warunki, otrzyma swą nazwę, której mu bez zgody kompetentnych władz zmienić nie wolno, swój międzynarodowy sygnał rozpoznawczy, swój port macierzysty, oraz poddany będzie urzędowemu obliczaniu swych wymiarów. Tylko po wciągnięciu statku do rejestru polskiej floty handlowej, otrzymuje on prawo do wywieszania na swej rufie polskiej bandery morskiej, a z nią i prawo do opieki polskich władz na każdem miejscu swego pobytu.

Z zaliczeniem do składu polskiej floty handlowej, statek morski nabywa nietylko prawa, lecz także zaczynają ciążyć na nim i nowe obowiązki. Od tej chwili winien on jest wywieszać na swej rufie wyłącznie tylko polską banderę, posiadać na swym pokładzie załogę, przynajmniej w $^{3}/_{4}$ swego składu złożoną z marynarzy polskiej przynależności państwowej, której oficerowie posiadać powinni obywatelstwo polskie, ponosić ciężary na rzecz polskiej siły zbrojnej (rozporz. Prez. R. P. z dn. 26. VIII. 1927), oraz inne na rzecz ogólnego interesu państwa. Poza tem staje się obowiązkiem takiego statku morskiego stałe posiadanie na swym pokładzie dokumentu rejestracyjnego w postaci certyfikatu statkowego oraz uwierzytelnionego wyciągu z rejestru morskiego. Jego nazwa winna być wypisana, widocznemi zdaleka i trwałemi literami, po obu stronach jego dziobu oraz taż sama nazwa, jak również i jego portu macierzystego, winny figurować na jego rufie.

Statki morskie poniżej 50 m pojemności brutto są wolne od rejestracji. Jednak statki, osiągające ten wymiar, bez względu na to, czy służą wyłącznie tylko celom handlowym, czy także i innym, jak jachty, statki pilotowe, rybackie, holownicze, ratownicze i szkolne, oraz statki wybudowane w kraju i przeznaczone dla obcych obywateli, aż do czasu ich zarejestrowania przez właściwego konsula, powinny być, pod grozą kary, wciągnięte do polskiego rejestru statków morskich. Statek zapisany do rejestru zagranicznego nie może być

zarejestrowany w Polsce, przeto przy rejestracji, nabytego zagranicą statku, należy udowodnić, iż został on z tamtego rejestru skreślony.

Morski statek handlowy przestaje być uważany za polski, a więc i traci prawo do polskiej bandery i polskiej opieki, z chwilą gdy przechodzi na własność obcego obywatela, lub gdy w spółce, do której on należy, zachodzą zmiany, naruszające przewidziane wyżej, podstawowe warunki. Narówni jednak z obywatelami polskimi, traktowani być mogą obcy obywatele, przynależący do polskiej narodowości. Uznanie jednakowoż ich polskiej narodowości nastąpić może jedynie tylko za zgodą Min. Spraw Zagran.

Rejestr morskich statków handlowych organizuje rozporz. Min. b. dziel. prusk. z dn. 18. I. 1921, zmieniane kilkakrotnie w okresie późniejszym (Dz. Ust. 50/1921, 57/1929). Podług tych przepisów do rejestru zaciągnięte powinno być wszystko, co się odnosi do statku, jego właścicieli, ich stanu majątkowego, specjalnie ich majątku morskiego, jak również wszelkie następujące później zmiany.

Jako konieczny warunek wpisania statku do rejestru oraz jego identyfikacji, winien on być poddany urzędowym pomiarom swej pojemności. Rozporz. Prez. R. P. z dn. 17. V. 1927 ustanawia przepisy konieczne do wypełnienia przez statek przy wykonywaniu pomiarów, ich sposoby oraz władze upoważnione do tego. Pomiar statku ma na celu urzędowe ustalenie w miarach sześciennych jego nośności, koniecznej przy wymierzaniu opłat, które normalnie statek uiszcza przy wykonywaniu swych funkcyj handlowych. Pomiarów statków dokonywują Morski Urząd w Gdyni oraz Urząd Marynarki Handlowej w Gdańsku. Żeby uniknąć dokonywania każdorazowego pomiaru obcych statków handlowych, zawijających do portów, uznały wzajemnie państwa świadectwa pomiarowe, wydawane przez ich władze kompetentne swym statkom handlowym.

Morski statek handlowy, po stwierdzeniu obywatelstwa jego właścicieli, dokonaniu jego pomiarów oraz wciągnięciu tego wszystkiego do rejestru morskiego, otrzymuje prawo do polskiej bandery i staje się jednostką składową polskiej floty handlowej. Jednak wszystko to jeszcze nie znaczy, że nabywa on tem samem prawo do wypłynięcia na morze. Dlatego koniecznem jest jeszcze, żeby odpowiadał on całemu szeregowi warunków bezpieczeństwa, wymienionych w rozporz. Prez. R. P. z dn. 24. XI. 1930. Obowiązek ten, nakładany przez tę ustawę na polskie statki, od daty ratyfikacji konwencji o bezpieczeństwie życia ludzkiego na morzu, stał się także i międzynarodowym obowiązkiem Państwa Polskiego. Żeby zapewnić bezpieczeństwo ludziom, winien statek odpowiadać przepisom, odnoszącym się do jego budowy, jego urządzeń uzupełniających i ratowniczych, posiadać konieczne części wymienne do nich, wypełniać pewne warunki rozmieszczania swego ładunku, stanowi sanitarnemu swych pomieszczeń oraz kwalifikacjom swej załogi.

Dla kontroli wykonywania przez statki ciążących na nich obowiązków, polskie statki handlowe a także i obce, zawijające do polskich portów, podlegają inspekcjom kompetentnych polskich władz portowych. Obce jednak statki handlowe mogą być od tych inspekcyj zwolnione o ile przewidują to międzynarodowe umowy Polski z państwem macierzystem takich statków. Inspekcje wszystkich statków bez wyjątku, znajdujących się w polskich portach, przeprowadza Urząd Morski w Gdyni. Natomiast Urząd Marynarki Handlowej w Gdańsku oraz konsul polski w swym okręgu konsularnym kompetentni są do przeprowadzania niektórych inspekcyj, na znajdujących się tam polskich statkach handlowych.

Z pośród rozmaitych kategor yj inspekcyj, którym podlegają statki, rozróżnia się inspekcje wstępne, dokonywane na statkach nowowybudowanych, nowonabytych zagranicą albo też gruntownie wyremontowanych po uprzedniem uznaniu ich za niezdatnych do żeglugi. Inspekcje perjodyczne dokonywane są co roku na statkach pasażerskich i co trzy lata na wszystkich innych. Wreszcie inspekcje dorywcze, przeprowadzane przy rozmaitych okolicznościach, wedle uznania kompetentnych władz inspekcyjnych, lub gdy tego zażądają osoby zainteresowane, jak właściciel, armator lub kapitan statku albo też zakład ubezpieczeniowy.

Po dokonaniu inspekcji właściwa władza inspekcyjna wystawia statkowi dokument bezpieczeństwa. Dokumenty takie mogą być uznawane także i przez obce władze portowe, mogą one zwalniać polskie statki handlowe od przeprowadzania przez te ostatnie władze ich inspekcji, o ile tak postanawiają umowy, wiążące te państwa w stosunku do Polski, lub gdy ustawy tych państw zwalniają od tego obce statki na zasadzie wzajemności. Kompetentne władze polskie, mogą też uznać podobne dokumenty, wystawiane przez obce władze inspekcyjne, o ile wykonane przez nie inspekcje polskich statków handlowych, odbywały się za zgodą władz polskich.

Podług artykułu 7 tego rozporządzenia Minister Przem. i Handlu wyda szczegółowe przepisy o bezpieczeństwie polskich statków morskich. Na zasadzie tego artykułu zmieniono tylko przepisy o kwalifikacjach oficerów marynarki handlowej, natomiast ratyfikowana Londyńska konwencja o bezpieczeństwie życia ludzkiego na morzu z 1929 r. (10. X. 1934, Dz. Ust. 88) zastąpić może do pewnego stopnia inne brakujące przepisy o bezpieczeństwie statków. Ze swemi 66 artykułami, obejmującemi wraz z załącznikami 140 stron druku, konwencja Londyńska stanowi prawdziwy międzynarodowy kodeks bezpieczeństwa żeglugi na morzu. Postanowienia jej można uszeregować w cztery grupy przepisów.

Do pierwszej grupy odnoszą się przepisy, mówiące o samej konstrukcji statków. Ustanawiając pewne normy budowy statków morskich, usiłują zwiększyć ich odporność na niebezpieczeństwa mórz. W tym celu też zobowiązują państwa do perjodycznego badania ich wytrzymałości oraz zaznaczania każdorazowych wyników tych badań w dokumentach pokładowych statku.

Druga grupa przepisów, odnosząca się do obowiązku posiadania przez każdy statek morski środków ratunkowych, ustanawia ich kategorje, określa ich ilość, konieczną dla samowystarczalności statku, o określonej pojemności i przeznaczeniu, oraz wyznacza także sposoby użytkowania tych środków ratunkowych.

Trzecia grupa przepisów omawia instalacje radjo-telegraficzne na statkach handlowych. Ustanawia się obowiązek posiadania stacji nadawczej na każdym statku morskim, przewożącym ponad 12 pasażerów, oraz na statkach towarowych przekraczających 1 600 ton pojemności. Artykuły tej konwencji ustanawiają również techniczne warunki aparatów radjowych, ich obsługi oraz sposobów porozumiewania się za ich pomocą. Nakazując stałą obsługę aparatów, zobowiązują statki do dalszego przekazywania sygnałów, wołających o pomoc.

Wreszcie czwarta grupa artykułów, regulując przepisy odnoszące się do ogólnego bezpieczeństwa żeglugi na morzu, porusza szereg zagadnień, związanych z obowiązkiem ustanawiania służby meteorologicznej, poszukiwania oraz wzajemnego sobie komunikowania wiadomości o spotkaniu gór lodowych oraz szybkości statków w sąsiedztwie tych gór. Uzupełniają one prócz tego niektóre przepisy, odnoszące się do kolizji statków, ich sygnałów alarmowych,

zagadnień pomocy w ratownictwie, warunków i kwalifikacyj zawodowych załóg statkowych, pewnych prawideł manewrowania statków oraz szereg innych podobnych.

III.

Aczkolwiek morska działalność państwa i człowieka może materjalnie interesować cały szereg osób, bezpośredni udział w żegludze i wymianie morskiej bierze tylko określona i ograniczona ich ilość. Specjalny charakter działalności człowieka na morzu oraz licznie rozsiane na morskich przestrzeniach niebezpieczeństwa spowodowały, że morskie normy prawne są do pewnego stopnia prawem określonego zawodu oraz, że się różnią bardzo znacznie od analogicznych norm prawa lądowego.

Na ziemiach polskich w tej mierze obowiązują jeszcze niemieckie przepisy Seemannsordnung'u z 2. VI. 1902. Z polskich ustaw, odnoszących się do tego zagadnienia, wymienić należy ustawę o stanowiskach oficerskich w polskiej marynarce handlowej z dn. 6. VII. 1923 zmienioną rozporz. Min. Przem. i Handlu 30. XI. 1931 oraz rozsiane tu i owdzie poszczególne artykuły lub ich grupy z innych ustaw i rozporządzeń. Podług niej stanowiska oficerskie w polskiej marynarce handlowej zajmować mogą tylko obywatele polscy. Dla określenia cenzusu praktyki tych oficerów wprowadza się podział żeglugi morskiej na żeglugę przybrzeżną, małą i wielką. Dla pełnienia funkcji oficera na statkach każdej z tych kategorji żeglugi, winno się posiadać ściśle ustalone kwalifikacje, wiadomości teoretyczne i odbyte praktyki. Tylko odpowiednio sprawdzone wiadomości teoretyczne oraz wykazanie się kolejno odbytą praktyką w poszczególnych żeglugach i w wykonywaniu określonych czynności, pozwala oficerowi marynarki handlowej osiągnąć tytuł kapitana wielkiej żeglugi oraz otrzymać możność dowodzenia każdym polskim statkiem handlowym, w każdej jego podróży morskiej. Analogicznie do stopni oficerów nawigacyjnych, ustanawia się odpowiednie stopnie i określone wymagania teoretyczne i praktyczne także i oficerom mechanikom marynarki handlowej. Dla kształcenia oficerów marynarki handlowej utworzono w Gdyni szkołę zawodową typu wyższego, kształcącą zarówno oficerów nawigacyjnych jak i mechaników floty handlowej. W dn. 11. I. 1929 zatwierdzony został przez Min. Przem. i Handlu statut tej szkoły.

Z pośród osób czynnie współdziałających w żegludze morskiej, kapitan niewątpliwie posiada najrozleglejsze kompetencje. Na pokładzie statku w stosunku do jego pasażerów i załogi, nietylko pełni on do pewnego stopnia funkcje ich władzy publicznej, lecz także nie w jednym wypadku jest oficjalnym przedstawicielem tak armatora swego statku, jak i właściciela przewożonego ładunku; z tych wszystkich względów jego uprawnienia są ponad miarę lądową znacznie rozszerzone.

Normy prawa, rozszerzając kompetencje kapitana, nakładają na niego niekiedy również i wielką odpowiedzialność. Ustawa z dn. 28. V. 1920 o polskich statkach handlowych, cały swój rozdział III poświęca karom, które spaść mogą na kapitana, nie stosującego się do obowiązujących go przepisów. Kapitan statku, podnoszący polską banderę na rufie swego statku, przed wypełnieniem przewidzianych i koniecznych dla tego warunków, lub używający polskiej bandery morskiej, nie posiadając praw może być karany grzywną od 50 do 500 złotych, oraz karą aresztu do trzech miesięcy lub więzieniem do jednego roku. Ulega karze grzywny do 20 złotych i aresztu do jednego miesiąca, o ile nie posiada na swym pokładzie certyfikatu o rejestracji albo świadectwa o banderze (wydawanego wyjątkowo i zastępczo przez konsula) lub też o ile nie

umieści na dziobie i rufie swego statku napisów, wymaganych tą ustawą. Taż sama czeka go kara, gdy nie okaże swej bandery, żądającemu tego okrętowi wojennemu, fortowi przybrzeżnemu lub przy zawijaniu do portu polskiego.

Właściciel, armator jak również i kapitan winni wyprowadzenia statku z portu krajowego lub zagranicznego wbrew zakazowi właściwej władzy inspekcyjnej, będą karani więzieniem do dwóch lat i grzywną do 10000 złotych lub jedną z tych kar — mówi rozporz. Prez. R. P. z dn. 24. XI. 1930 o bezpieczeństwie statków morskich. Winni przekroczenia przepisów o bezpieczeństwie statków morskich, które zgodnie z artykułem rozporz. z dn. 24. XI. 1930 wyda Min. Przem. i Handlu, karani będą aresztem do jednego miesiąca i grzywną do 1000 złotych, natomiast gdy tym winnym będzie właściciel, armator lub kapitan statku, kara taka zostanie podniesioną do trzech miesięcy aresztu oraz do 3000 złotych grzywny. Również zostaną ukarani podobnie, o ile wbrew przepisom ustawy nie zgłoszą swego statku do inspekcji lub nie wykonają tego w odpowiednich warunkach i terminach. Właściciel, armator i kapitan statku narażają się również na tę karę, gdy nie zostaną przez nich zawiadomione kompetentne władze o uszkodzeniu statku wskutek burzy, zderzenia lub ognia, o ile nie przedstawią tej władzy wszystkich dokumentów, odnoszących się do stanu bezpieczeństwa statku, a również nie udzielą o tem koniecznych i odpowiednich informacyj, albo też gdy nie wykonają odpowiednich robót, koniecznych dla dokładnego przeprowadzenia zarządzonej inspekcji. Natomiast, gdy przez podanie przez nich świadomie fałszywych danych, zostanie sporządzony dokument bezpieczeństwa dla ich statku, niezgodny z rzeczywistym jego stanem — ryzykują oni zamknięciem w więzieniu na przeciąg dwóch lat. Gdy natomiast wbrew przepisom ustawy nie przechowują oni na pokładzie swego statku dokumentów bezpieczeństwa, odnoszących się do niego, stwierdzenie tego opuszczenia kosztować może ich do 3000 zł grzywny lub do trzech miesięcy aresztu, albo nawet i te obie kary razem.

Rozporządzenia Dyrektora Urzędu Morskiego z dn. 3. X. 1930 o przepisach policyjno-portowych w gdyńskim porcie handlowym oraz takież rozporządzenie z dn. 3. IX. 1931 odnośnie do portów Helu i Jastarni, powierzające władzę policyjno-portową kapitanatom tych portów, czyni odpowiedzialnemi za wykonywanie tych przepisów, jak również wszelkich innych zarządzeń, odnośnych kapitanatów portowych, kapitanów przebywających w tych portach statków. Winni oni czuwać nad tem, żeby załogi ich statków nie dopuszczały się wykroczeń przeciwko przepisom tych rozporządzeń. Wszelkie przeciw nim wykroczenia karane będą grzywną do 200 zł lub aresztem do 7 dni.

Władzą kompetentną dla badania tych przekroczeń jest Urząd Morski, który w postępowaniu karno-administracyjnem, stwierdzając dopuszczenia się takiego przekroczenia, nakłada przewidziane kary.

IV.

Ustawodawstwo polskie i władze przez nie ustanowione w mniejszym lub większym zakresie, podporządkowują swym kompetencjom wszystkie statki polskie bez względu na miejsce ich pobytu. Na polskich wodach przybrzeżnych kompetencje te nie tyle są rozleglejsze, co faktyczna możność wykonywania aktów płynących z tych uprawnień jest największą. Nie wchodząc więc w dyskusję co do charakteru i istoty tych uprawnień państw na ich wodach przybrzeżnych, można poza tem powiedzieć, że na tych wodach rozciągają one swą władzę, lub niektóre jej atrybuty także i na wszystkie obce statki i okręty. Najnowsza dok-

tryna, która znalazła zresztą częściowy swój wyraz w obradach pierwszej konferencji kodyfikacji prawa międzynarodowego w roku 1930, uzależnia te uprawnienia państw przybrzeżnych od celów, którym mają one służyć i daje możność ich wykonania przez państwowe władze publiczne na pasach przybrzeżnych o rozmaitej szerokości. Rozporządzenie Prezydenta R. P. z dn. 21. X. 1932, dając wyraz tym nowym tendencjom doktryny, ustanawia na polskiej granicy morskiej szereg stref równoległych. Na każdej z nich Państwu Polskiemu przysługują, jemu tylko właściwe, uprawnienia. Kierując się od wybrzeża ku morzu otwartemu, rozciągają się te strefy następująco:

wody wewnętrzne, obejmujące zatokę Pucką oraz przestrzenie wód portowych w szczególności,

wody terytorjalne, ciągnące się na trzy mile morskie (5,5 km) w głąb pełnego morza, bądź to od linji, zamykającej wody wewnętrzne zatoki, bądź to od linji wybrzeża, na miejscach, gdzie niema wód wewnętrznych,

wody pasa przyległego, obejmujące przestrzenie morza, leżące poza linją wód terytorjalnych, na dalsze trzy mile morskie w głąb otwartego morza.

W ten sposób całość wód przybrzeżnych, na których Polska wykonywać może w czasie pokoju akty, płynące z jej specjalnych uprawnień, rozciąga się na sześć mil morskich w głąb pełnego morza. Sądzimy, że w związku z tą ustawą, należałoby poddać dokładnej analizie wszystkie poprzednie polskie ustawy i rozporządzenia, gdyż wprowadzenie nowych nazw dla poszczególnych pasów tych wód przybrzeżnych może wywołać szereg sprzeczności pomiędzy poszczególnemi ich postanowieniami, które w miarę rozwoju międzynarodowych morskich stosunków Polski mogą stać się powodem szeregu zawikłań.

Rozporządzenie o granicach morskich, licząc się niezawodnie z faktem, że nie wszystkie państwa zgadzają się na przyznawanie państwom przybrzeżnym pasa wód szerszego ponad trzy mile, ostrożnie mówi o kompetencjach władz polskich na wodach pasa przyległego, rezerwując je tylko dla wykonywania aktów, związanych z bezpieczeństwem polskiego wybrzeża oraz polskiego terytorjum celnego. Rozporz. Min. Spraw Wojsk. z dn. 8. XI. 1934, ustanawiając szereg zakazów dla obcych okrętów wojennych na polskich wodach wewnętrznych i terytorjalnych, dla tego pasa zachowuje tylko zakaz ćwiczebnego zanurzania na nim min.

W myśl utrwalonego już dobrze zwyczaju międzynarodowego, poprzez wody terytorjalne dozwolony jest swobodny przepływ dla obcych statków handlowych. Rozporządzenie polskie z dn. 8. XI. 1934, odpowiadając dezyderatom wymienianej już konferencji, dozwala na taki przepływ nawet obcym okrętom wojennym.

Pozwalając na wolny przepływ przez swe wody terytorjalne dla wszystkich, ustawy polskie rezerwują jednak wykonywanie pewnych czynności na tych wodach dla własnych statków, tak więc ustawa z 28. V. 1920 zastrzega ten przywilej dla przewozów kabotażowych, a inna dozwala na wykonywanie rybołówstwa tylko własnym i gdańskim statkom. Jednak o ile się stwarza na rzecz własnych i gdańskich obywateli przywilej rybołówstwa (zresztą od wieków uznawany międzynarodowo), nakłada się również na nich szereg obowiązków w związku z jego wykorzystaniem. Obowiązki te wiążą rybaków, tak co do sposobów ich zachowywania się, jak i co do właściwości ich sprzętu i narzędzi rybackich, których wolno jest im używać. Poza tem w celu ochrony ryb ustanawia się także sezony połowów, regjony, gdzie połowy wogóle są zakazane oraz ustanawia się minimalne wymiary ryb, które mogą być poławiane.

Do zakresu czynności zastrzeżonych zaliczyć można również holowanie statków w portach, zarezerwowane rozporządzeniem Prez. R. P. z dn. 21. X. 1932, tylko dla zarządów portowych oraz dla osób fizycznych i prawnych, otrzymujących specjalne koncesje na to. O ile na przestrzeniach wód terytorjalnych wszystkie sprawy związane z bezpieczeństwem ogólnem oraz żeglugi podporządkowane są władzom polskim, w związku z obowiązkiem do przepuszczania przez nie wszystkich obcych okrętów i statków, faktycznie znacznie uszczupla się zakres kompetencji państwa przybrzeżnego. Na wodach wewnętrznych, a portowych w szczególności działalność władz polskich daleko mniej jest skrępowana, tem bardziej że Polska nie ratyfikowała jeszcze Genewskiej konwencji portowej z 1923. Ciążąca na barkach władz polskich odpowiedzialność za bezpieczeństwo statków i ich ruchu w portach polskich, upoważnia też do całkowitego podporządkowania wszystkich tych statków bez względu na ich narodowość publicznym przepisom morskiego prawa polskiego. Na zasadzie przysługujących mu uprawnień wydał Dyrektor Urzędu Morskiego przepisy policyjno-portowe. Według tych przepisów władzą policyjno-portową jest kapitanat portu, którego zarządzenia winny być niezwłocznie i ściśle wykonywane. W razie niewykonania przez statki jego zarządzeń, mogą być zastosowane środki przymusowe, których koszta ponosi oporny statek. Przepisy te regulują szczegółowo warunki wpływania statków do portu, podawania przez nich sygnałów, szybkości ich ruchów w porcie, warunki ich holowania, ich ewolucji i ich zakotwiczania, obowiązku zameldowania i wymeldowania ich przyjazdu i wyjazdu i t. p. Niemniej szczegółowo uregulowany jest ich postój i cumowania w porcie, a w szczególności warunki ich wyładunku i naładunku, urządzeń przeciwpożarowych oraz zachowania się ich załóg w razie pożaru na statku lub w porcie. Dla statków zarażonych lub naładowanych materjałami wybuchowemi ustanowione są specjalnie surowe przepisy ich zachowania się. Wszelkie przekroczenia tych przepisów karane będą aresztem do 7 dni lub grzywną do 200 zł.

Ponieważ port jako miejsce ładowania i wyładowywania towarów i pasażerów, nawet gdy daje naturalne schronienie dla statków, wymaga specjalnych, często nawet bardzo kosztownych urządzeń, to też słusznem jest zupełnie, że ponoszący te koszta ustanawia i ściąga specjalne opłaty z korzystających z portu i jego urządzeń. Podług polskiej ustawy z dn. 15. III. 1934, w państwowych morskich portach handlowych mogą być pobierane następujące opłaty portowe: a) za wejście i wyjście statku, b) za postój statku, c) za przystanie i nabrzeża, d) za wylądowanie lub przyjęcie pasażera, e) za wyładowanie lub naładowanie towaru, f) za służbę pilotową, g) za korzystanie z administrowanych przez władze portowe urządzeń portowych, jak magazyny, urządzenia przeładunkowe i t. p.

Okręty i statki marynarki wojennej są wolne od opłat umieszczonych pod a)—f). Taryfy opłat w portach, stanowiących własność gminną, podlegają zatwierdzeniu przez Urząd Morski.

Poza tem w okresie łamania lodów pobiera się na ten cel pewne opłaty od każdego statku zawijającego do portu lub wychodzącego z niego (rozporz. Min. Przem. i Handlu dn. 27. II. 1925), oraz na utrzymanie morskich stacyj ratowniczych, każdy statek o pojemności ponad 500 m płaci, przychodząc z morza, pewną kwotę od metra pojemności (rozporz. Min. Przem. i Handlu dn. 6. III. 1926).

Okres powojenny, świadek nieograniczonego wzrostu barjer celnych, wprowadził również tendencje do tworzenia wolnych stref w portach. Ustawa z dn. 10. III. 1932 upoważnia Radę Ministrów

do tworzenia na polskim terenie celnym wolnych obszarów celnych. Taki obszar traktowany jest jako zagranica w stosunku do pozostałego obszaru celnego państwa (Rozporz. dn. 1. VI. 1933). Wszystkie towary przychodzące na ten obszar z zagranicy, a przeznaczone jedynie tylko do przechowania lub przeróbki (dozwolonem jest tworzenie w tym celu zakładów przemysłowych) na tym wolnym obszarze celnym nie podlegają opłatom celnym, monopolowym, jak również podatkom pośrednim. Ograniczenia przywozu, przewozu i wywozu nie mają na tym obszarze zastosowania. Wyjątkowe ograniczenia są jednak dozwolone ze względów na: a) monopole państwowe, b) obronę kraju, c) przepisy sanitarne, d) bezpieczeństwo publiczne i e) zobowiązania międzynarodowe. Towary przywożone z zagranicy w celu spożycia na tym obszarze, podlegają normalnej odprawie celnej oraz ograniczeniom przywozu. Wyjątek od tego ostatniego stanowią towary, spożywane na statkach morskich, utrzymujących komunikację z portami zagranicznemi. Rozporządzenie Rady Ministrów z dn. 11. II. 1933 określa granice wolnego obszaru celnego w Gdyni

TOWAR POLSKI NA RYNKACH ŚWIATOWYCH

Zaściankowość handlowa była przez długi szereg lat cechą charakterystyczną kupiectwa polskiego. Kupiec polski znał swój rynek, pracował na nim i zainteresowania swe do niego ograniczał, a do rynków innych, nawet najbliższych sąsiednich, odnosił się zawsze z nieufnością i niechęcią. Wprawdzie towary polskie przenikały w świat, nie było w tem jednak zasługi kupca polskiego; inni przyjeżdżali do nas i nabywali na miejscu to, co im było potrzebne. Wielkie obce domy importowo-eksportowe, przedewszystkiem niemieckie, a także poszczególni agenci obcy, organizowali w Polsce skup w danej chwili pożądanych artykułów, na własny rachunek wysyłali je na rynki najwięcej ofiarowujące, a cały zysk zgarniali dla siebie.

W pierwszych latach niepodległości Polski ten charakter eksportu polskiego nie uległ zmianie. Punktem zwrotnym stał się dopiero wybuch wojny gospodarczej z Niemcami, która zmusiła handel polski do uniezależnienia się od tego rynku i do przedsięwzięcia samodzielnych wysiłków dla ustalenia swej pozycji na rynkach światowych. Dążenie w tym kierunku stało się od tej pory kamieniem węgielnym polityki handlowej państwowej i celem wysiłków powstałego dwa lata później Państwowego Instytutu Eksportowego.

Stan handlu zagranicznego Polski w chwili wybuchu wojny gospodarczej był, jak wyżej powiedziano, fatalny, a wysiłek dla wyrwania się z pewnej inercji — ogromny. Okazało się jednak w ciągu kilku lat następnych, że prężność gospodarczego życia Polski była tak duża, iż trudności te przezwyciężyć potrafiła, skutkiem czego udział Niemiec z 34,2% importu i 42,4% eksportu w r. 1924 spadł do 13,6% importu i 16,5% eksportu w r. 1934.

Nie było jednak celem świadomej polityki handlowej to tylko, by uniezależnić się od Niemiec: sukces byłby znikomy, gdyby w miejsce jednego pośrednika wstąpił inny. Przeciwnie, celem było takie nastawienie ekspansji handlowej polskiej, by samodzielnie szukała ona odbiorców na rynkach bezpośrednio towar dany konsumujących, załatwiając we własnym zakresie wszystkie czynności pomocnicze dla eksportu. Chodziło zatem o stworzenie własnego systemu środków transportowych, własnej sieci zagranicznych przedstawicieli firm polskich, własnych zakładów ubezpieczeń transportów, własnych instytucyj eksport finansujących, a co najważniejsze, o wzmożenie w kupiectwie polskiem ducha przedsiębiorczej ekspansji handlowej, o przełamanie tradycyjnej jego niechęci do pracy z odleglejszemi rynkami.

Wysiłki w tym kierunku napotykały na ogromną ilość trudności, praca była niewdzięczna i żmudna, została jednak uwieńczona pełnym sukcesem. Ogromną zaś rolę odegrało tu powstanie własnego, dużego, nowoczesnego portu — Gdyni. Okazało się, że stara zasada, iż „handel idzie za banderą“, obowiązuje i w dzisiejszych czasach i że rozszerzenie zasięgu własnych linij okrętowych, a choćby połączeń obcych linij z własnym portem wzmaga handel zagraniczny i umożliwia ekspansję na nowe rynki.

Wyniki pracy okazały się istotnie wspaniałe. Obrazują to cyfry udziału krajów pozaeuropejskich w ogólnym handlu zagranicznym Polski, które z 21,1% importu i 2,5% eksportu w r. 1927 wzrosły do 36,1% importu i 12,9% eksportu w r. 1934, a zatem o ile chodzi o eksport przeszło pięciokrotnie. Dodać jeszcze należy, że tendencja wzrostu udziału krajów pozaeuropejskich w eksporcie polskim przejawia się ostatnio coraz silniej tak, że należy się liczyć z dalszym poważnym jego wzrostem.

Skutkiem zmian geograficznej struktury eksportu polskiego jest to, że obecnie towar polski dociera i znany jest na najodleglejszych od kraju, egzotycznych rynkach. Dociera on do Australji, Afryki Południowej, Chin, Indyj, Ameryki Południowej i Środkowej, nie mówiąc już o bliższych rynkach Bliskiego Wschodu, Afryki Północnej czy Ameryki Północnej. Zdobycie zaś każdej, najdrobniejszej nawet placówki na tych nowych dla nas rynkach, oznacza dalszy krok ku uniezależnieniu się od naszych sąsiadów europejskich i ich pośrednictwa, nowy etap wzrostu naszej potęgi handlowej, a co zatem idzie — potęgi i znaczenia naszego państwa. (0064.)

HANDEL KOMPENSACYJNY

W drugiej połowie 1934 r. zarysowała się pewna poprawa. Cyfry produkcji wzrosły, zapasy się zmniejszają.

Na podstawie prowizorycznych obliczeń stwierdzamy, że w porównaniu z r. 1933 w roku 1934 wzrosła produkcja węgla o 10%, surówki żelaznej o 25%, stali o 22%, cyny o 8%, cynku o 17%, ołowiu o 12%, ropy naftowej o 5%, kauczuku o 12%, sztucznego jedwabiu o 38%, cukru o 6,5% — natomiast zmniejszyła się produkcja bawełny o 18%.

W tymże okresie zmniejszyły się zapasy pszenicy o 22%, bawełny o 29%, herbaty o 17%, kawy o 30%, kauczuku o 3%, ropy naftowej o 13%, miedzi o 29%, cyny o 62%, cynku o 12%, węgla o 5% i srebra o 4%. Zwiększyły się natomiast zapasy ołowiu o 22%, cukru o 20% i sztucznego jedwabiu o 6%.

Wzrost produkcji pociągnął za sobą pewne zmniejszenie bezrobocia pod koniec 1934 r.

Poprawę tę należy przypisać w pierwszym rzędzie celowym działaniom i czynnej interwencji rządów, które przeznaczyły na ten cel olbrzymie środki. Wynika stąd wniosek, że trwałość i rozległość konjunktury w dużym stopniu jest uzależniona od środków budżetowych.

Obok faktów dodatnich istnieją też ujemne. Do nich należy zaliczyć przedewszystkiem dalsze kurczenie się obrotów w handlu międzynarodowym.

Dotychczas opublikowano materjały dotyczące pierwszych 10 miesięcy ubiegłego roku. Ogólna wartość obrotów handlu światowego obliczona w dolarach złotych, wyniosła w tym okresie 9.505 milj. dolarów złotych, wykazując spadek w porównaniu z analogicznym okresem w r. 1933 o 416 miljonów dolarów złotych.

Kurczenie się obrotów należy przypisać ciągłemu działaniu przeszkód w handlu międzynarodowym, z których najpoważniejszą rolę odgrywają dziś ograniczenia walutowe.

Handel kompensacyjny jest praktyczną formą zwalczania tych przeszkód. Wytwarza on nowe warunki pracy wówczas, gdy inne formy zawodzą. Ratuje istniejące obroty, stara się wytworzyć nowe. Toruje drogę do wyjątków w systemie zakazów i kontyngentów. Na tem polega jego wielkie znaczenie. Zrozumienie tych prawd staje się coraz ogólniejszem, dowodzi tego między innemi decyzja Biura Ekonomicznego Ligi Narodów, które na wniosek min. Lemoureux, postanowiło zająć się zagadnieniem kompensacji multilateralnej.

W Polsce życie gospodarcze szybko zrozumiało użyteczność kompensacji. Sfery gospodarcze zrzeszone w swych naczelnych ogranizacjach powołały do życia P. T. H. K., jako instytucję powierniczą, pracującą pod kontrolą Związku Izb Przem.-Handl. Wzrost obrotów tego Towarzystwa najlepiej charakteryzuje zestawienie na str. 183.

Podane cyfry obrotów dotyczą 11 krajów europejskich i 19 krajów zamorskich.

Dodać należy, że nie jest to całokształt tranzakcyj kompensacyjnych. Istnieją pewne tranzakcje tytoniowe, umowy przeprowadzone przez Polską Centralę Importu Kawy, dotyczące kawy, herbaty i kakao, wreszcie poszczególne tranzakcje jak np. znana umowa budowy okrętów za dostawy węglowe zawarte z Włochami. W całokształcie ta forma handlu stanowi poważny odsetek naszego bilansu handlowego.

Jeśli chodzi o przyszłość tej formy handlu, trudno bawić się w przepowiednie. W tej chwili w Polsce — ze względu

na reglementacje dewizowe w krajach odbierających towary polskie — znajdują się one w okresie rozwoju, czego dowodem mogą być układy kompensacyjne z Niemcami i z Rumunją. Zachowując ostrożność, możemy jedno tylko stwierdzić z całkowitą pewnością, że handel kompensacyjny wpłynie niewątpliwie na dalszy układ stosunków i metod pracy w handlu międzynarodowym.

Zestawienie obrotów towarowych uskutecznionych przez Polskie Tow. Handlu Kompens. w r. 1933 i 1934 w tysiącach złotych

Kraj	Import		Eksport	
	1933	1934	1933	1934
Bułgarja	1 539,7	2 256,2	1 602,8	3 184,9
Jugosławja	3 996,0	3 535,3	4 144,0	6 774,4
Węgry	1 962,0	2 841,2	2 253,1	3 849,4
Niemcy	—	583,5	—	3 865,7
Inne kraje Europy	3 309,6	439,4	4 130,0	1 237,4
U. S. A.	5 541,1	7 957,4	9 378,0	15 252,4
Inne kraje zamorskie . . .	2 095,2	2 136,4	3 485,9	8 302,8
Razem	18 443,6	19 749,4	24 993,8	42 467,0

(0065)

B. MIN. BOLESŁAW GRODZIECKI,
Generalny Dyrektor Syndykatu
Polskich Hut Żelaznych.

HUTNICTWO ŻELAZA A GOSPODARCZY ROZWÓJ POLSKIEGO WYBRZEŻA MORSKIEGO

Długotrwały okres oderwania Polski od morza wywierał na mentalności przedwojennego pokolenia wpływ nader ujemny. Dopiero twarda szkoła konieczności i duży wysiłek twórczy jednostek, odczuwających od początku istnienia Odrodzonej Polski olbrzymie znaczenie swobodnego dostępu do morza dla całokształtu naszego życia gospodarczego, zdołały przełamać długoletnią apatję i skierować naszą ekspansję na nowe tory.

Posunięciem, które w tej mierze decydująco zaważyło na szali po utworzeniu własnego wielkiego portu, było powzięcie i zrealizowanie projektu wybudowania magistrali, łączącej nasze wybrzeże z najbardziej uprzemysłowionym w Polsce okręgiem Zagłębia Węglowego.

Węgiel i żelazo, których produkcja koncentruje się w Polsce na terenie Zagłębia, stanowią najpoważniejszą pozycję w bilansie handlowym naszego Państwa. Potanienie i przyśpieszenie przewozów kolejowych na szlaku, łączącym Zagłębie z morzem stało się przeto kardynalnym czynnikiem ścisłego zespolenia życia gospodarczego Polski z resztą świata.

Miasta portowe niejednokrotnie silniej ciążą do ośrodków geograficznie odległych, aniżeli do swego najbliższego zaplecza. Porty morskie są bowiem węzłami, łączącemi rozliczne szlaki handlowe, skąd czerpią swe siły żywotne, odczuwając bardzo intensywnie wszelkie zakłócenia równowagi w międzynarodowej wymianie towarów. Z uwagi na to, zmiany w wysokości zaopatrywania się w materjały pierwszej potrzeby są tutaj znacznie bardziej wyraziste, aniżeli w innych ośrodkach Państwa. Ciekawą ilustracją tego stanu rzeczy są liczby, charakteryzujące zbyt żelaza (wytworów walcownianych) na terenie obu morskich portów Polski, a mianowicie Gdańska i Gdyni.

Liczby te przedstawiają się, jak następuje:

	Gdańsk i Gdynia	
	tony	%
1926 r.	4 994	20,51
1927 r.	8 895	36,53
1928 r.	24 348	100,00
1929 r.	23 580	96,84
1930 r.	11 952	49,08
1931 r.	7 543	30,98
1932 r.	4 310	17,70
1933 r.	6 936	28,49
1934 r.	11 413	46,87

Przytoczone dane wskazują, iż zbyt wytworów walcownianych na terenie portów osiągnął najpomyślniejsze wyniki w okresie ogólnie dobrej konjunktury w r. 1928, w stosunku do którego najsłabszy napływ zamówień wystąpił w r. 1932. W następnych dwu latach zarysowała się znaczna poprawa, pozostająca niewątpliwie w związku z polepszeniem się ogólnej sytuacji gospodarczej, a co zatem idzie ze wzrostem przeładunków portowych.

Zbyt polskich wyrobów walcownianych na terenie obydwu portów jest jednakże tylko fragmentarycznym przejawem stosunków, łączących hutnictwo z naszem wybrzeżem.

Najpoważniejszym czynnikiem współpracy hutnictwa z portami jest bowiem przeładunek tworzyw i gotowych wyrobów hutniczych.

Hutnictwo polskie odczuwa brak dostatecznej ilości tworzyw, jak rudy wysokoprocentowej, żelastwa, pirytów i fosforytów. Tworzywa te, dowożone z zagranicy, obciążają koszty własne wytwórczości hutniczej, przyczem wielką rolę odgrywają koszty przewozu. Już ten wzgląd powoduje, że transport morski, z reguły tańszy od lądowego, jest dla hutnictwa znacznie korzystniejszy, powodując wzmaganie się z roku na rok przeładunków masowych, dokonywanych w polskich portach nader sprawnie, dzięki specjalnie przystosowanym do tego celu nowoczesnym urządzeniom jak dźwigi mostowe, zasobniki i t. p.

Liczby, dotyczące przeładunku tworzyw hutniczych w samej Gdyni, przedstawiały w ciągu ostatniego trzechlecia następujący obraz:

	1932 r.	1933 r.	1934 r.
rudy żelazne .	30 858 t	32 334 t	26 951 t
żelastwo .	123 907 ,,	320 809 ,,	279 277 ,,
piryty . .	27 529 ,,	43 026 ,,	67 037 ,,

Nieznaczny spadek, jaki zarysował się w obrotach tworzywami, dokonanych za pośrednictwem portu gdyńskiego w r. 1934, pozostaje w związku z podziałem kontyngentów przywozowych, przewidzianym w porozumieniu polsko-gdańskiem, które weszło w życie pod koniec r. 1933.

Załamanie się w r. 1934 wywozu żelaza do Z. S. R. R., stanowiącego w latach poprzednich najpoważniejszą pozycję w ogólnym wywozie hutniczym, wpłynęło pośrednio na skierowanie ekspansji hutniczej na rynki zamorskie, głównie do państw Ameryki Południowej oraz Dalekiego Wschodu.

Stosunkowo nikła pozycja przeładunku wyrobów żelaznych, przeznaczonych na wywóz, wzrosła poważnie w r. 1934, według bowiem oficjalnych danych statystycznych Urzędu Morskiego, w ciągu ostatniego 3-lecia przesadunek tych wytworów w Gdyni wynosił:

	1932 r.	1933 r.	1934 r.
wyroby żel. i stalowe . .	2 407 t	1 333 t	25 833 t
szyny kolejowe .	18 122 ,,	26 012 ,,	47 721 ,,
rury żeliwne . .	630 ,,	1 737 ,,	7 471 ,,

Poważny wzrost przeładunków hutniczych w r. 1934 pozostaje w związku z rozwojem tranzakcyj kompensacyjnych z rynkami zamorskiemi.

Dodatnim czynnikiem, który winien wpłynąć na dalszy rozwój przeładunków masowych jest wprowadzenie strefy wolnocłowej, umożliwiającej dokonywanie przewozów tranzytowych, przeznaczonych dla szerokiego zaplecza portu gdyńskiego, do którego przedewszystkiem zaliczają się Czechosłowacja i Węgry.

Poważny postęp, jaki dotychczas został osiągnięty, dążenie do pozyskania dla polskiej ekspansji gospodarczej coraz to nowych dróg, wiodących na rynki zamorskie, ciągłe doskonalenie naszej administracji portowej, przedewszystkiem zaś zrozumienie przez społeczeństwo ścisłego związku, istniejącego pomiędzy politycznem i gospodarczem stanowiskiem Polski na arenie międzynarodowej a należytem wykorzystaniem wolnego dostępu do morza, w miarę wzrastania naszych gospodarczych potrzeb, dają najlepszą rękojmię realizacji programu rozbudowy portów i rozwoju całego wybrzeża polskiego. (0066

DR. STEFAN RYGIEL

BIBLJOGRAFJA BIEŻĄCA POLSKICH SPRAW MORSKICH, RZECZNYCH, EMIGRACYJNYCH I KOLONJALNYCH

II. półrocze 1934 rok

W opracowaniu bibljograficznem spraw wymienionych w tytule za II półrocze 1934 r. powołujemy się na przedmowę do zestawienia za I-sze półrocze, zamieszczonego w zeszycie pierwszym naszego kwartalnika z roku 1934 (str. 218—232).

Numerację pozycyj bieżących (z wyjątkiem odsyłaczy, które nie są numerowane) kontynuuje się od numeru 186. Poza poprzedniemi grupami przedmiotowemi wprowadzono tu dwa nowe odsyłacze „Odezwy powodziowe" (i „Powódź") oraz „Zjazd Polaków z Zagranicy" — ze względu na sporą ilość druków w tych kwestjach opublikowanych w ciągu tego półrocza oraz na aktualności samych wydarzeń.

Technika publikowania przez Bibljotekę Narodową rejestracji urzędowej druków z terenu Rzeczypospolitej oraz poloników zagranicznych każe przewidywać konieczność ukazania się po pewnym czasie uzupełnienia do niniejszej bibljografji za r. 1934, co jest zresztą nieuniknione przy wszelkich pracach bibljograficznych.

I. SPRAWY MORSKIE I WYBRZEŻA POLSKIEGO.

186. ABC o morzu. W-wa. L. M. K. S. 78. (Treść: Michał Socha — Walka o Bałtyk. P. Ordyński — Bałtyk. R. P. — Co to jest flota handlowa. — Marynarka wojenna. Roman Szuchiewicz — Gdynia. Michał Pankiewicz — Nasza emigracja. Stanisław Zieliński — Polscy marynarze i podróżnicy.)

187. ADAMOWICZE Bol. i Józef. Przez Atlantyk. Spisał z relacji lotników i opracował St. Strumph-Wojtkiewicz. W-wa. Arct. S. 88.

AFRYKA, patrz: Konic St., Mayne Reid, Sienkiewicz (W pustyni i w puszczy).

AMERYKA, patrz: Olszewicz B.

ARCISZEWSKI M., ilustr., patrz Rummel J. Sen o Gdyni.

ARKTYKA, patrz: Ballantyne R., Centkiewicz Cz., Czeluskin, Gur J., Hobbs H. W., Romer E., Sempołowska S., Verne J.

ARNOLD K. (= A. Klaczko) tłum., patrz: Ballantyne R.

ATLANTYK, patrz: Adamowicze, Sienkiewicz H.

188. BALLANTYNE R. M. W lodowej pustyni. Przygody statku wielorybniczego na Arktyku. [Fast in the ice]. Wolny przekład z ang. K. Arnolda. Z ilustr. W-wa „Nowe Wydawnictwo". S. 192 i 3 il.

189. BAŁTYK, patrz: ABC o morzu, Chrzanowski B., Demel K., Demel K. i Dłuski St., Jasiński St., Kulesza W., Kwiatkowski E., Morze, Ordyński P., Paliński P., Polska na morzu, Polska od Bałtyku, Prinzhorn, Fr. Rudnicki M., Sobieski W., Socha M., Światopogląd morski, Tyszkowski K., Watra-Przewłocki.

190. BARTHEL-WEIDENTHAL Chrzanowska Helena. Skalista wyspa. Poemat osnuty na tle

wydarzeń wielkiej wszechświatowej wojny. W-wa. S. 55.

191. BARTLEWICZ Jan. Broń podwodna. W-wa. L. M. K. S. 59.

BATORY, patrz: Bodniak St., Lepszy K.

192. BAZYLIKA morska w Gdyni. Gdynia. Tow. Budowy Rz.-kat. Bazyliki Morskiej w Gdyni. S. 24.

193. BIAŁOUSÓWNA Hel. inż. Lampowe radjostacje nadawcze okrętowe typu AO i PO. W: „Księga Pamiątkowa V. Walnego Zgromadzenia Stowarzyszenia Elektryków Polskich". W-wa 11-13. VI. 1933. W-wa. Stow. Elektr. P.

194. BIENIASZ Józef. Sprawozdanie z działalności naukowej instytucyj i osób biorących udział w badaniach pomorzoznawczych. Toruń. Inst. Bałt. S. 12.

BIESZEK Stefan, patrz: Rudnicki M., O Kaszubach...

195. BILAINKIN George. Within two years. Being the narrative of a journey to the Polish Corridor, the tinder box of Europe. London. Sampson Low. S. X., 187.

196. BODNIAK Stanisław. Losy flotylli Batorego w Elblągu. W: Sprawozdania Poznańskiego T-wa Przyj. Nauk Nr. 1/2 za 1 i 2 kwartał 1934 r.

197. BOHUSZEWICZ J. Rozbójnik Morski. Opowiadanie z końca 18 wieku. (2 ilustr.) W-wa. Księg. Popularna. S. 128.

198. BORKOWSKI Janusz, Stępkowski Stefan. 12000 mil morskich na „Darze Pomorza". W-wa 1935 [antidat: 1934]. „Zorza". S. 64.

199. BOROWIK Józef. Gdynia Poland's gateway to the sea. 5 edition. Toruń. Baltic Institute. J. S. Bergson, London. S. 98 i mapa. (=The Baltic Pocket Library.)

200. BOROWIK Józef. Gdynia, port Rzeczypospolitej. Wyd. 3. Toruń. Inst. Bałtycki. S. 87 i plan.(= Bibljoteka Bałtycka.)

BUJAK F., patrz: Światopogląd morski.

201. CENTKIEWICZ Czesł. Jacek Wyspa mgieł i wichrów. (Pierwsza polska ekspedycja narodowa roku polarnego 1932/33.) W-wa. Rój S. 313 i tabl. 16.

202. CHLEBOWSKI Stefan. Bazylika morska w Gdyni. W: „Nasze MORZE i wybrzeże".

203. CHRZANOWSKI Bernard. Z wybrzeża i o wybrzeżu. Szkice nowe. W-wa. L. M. K. S. 83. (Z przedmową Gustawa Orlicz-Dreszera. Treść: W zaraniu życia. Troska o wybrzeże. Tęsknota Żeromskiego za wybrzeżem. Literatura o wybrzeżu 1919-1922. Wyspy nasze na morzu. Z okolic Gdyni. Przez oksywską kępę. Żeglarze i rybacy, a nasze wybrzeżne kościoły. Z dziejów kaszubskiej piosenki. Jedność wybrzeża z Polską. W 650 rocznicę. Niewiasty nasze a morze. Dawniej a dzisiaj na wybrzeżu. Młodość a Bałtyk).

204. CONRAD Joseph. Ze wspomnień (A personal record). Tłum. z ang. Aniela Zagórska. W-wa. Dom Książki Polsk. S. 175. (= Pisma zbiorowe t. 15.)

„CZELUSKIN", patrz: Krzepkowski M., Ławren'ev B., Muchanov Ł., Sempołowska S.

„DAR POMORZA", patrz: Borkowski J., Demel K.

205. DEMEL Kazimierz. Z pomiarów termicznych Bałtyku. Cz. 5. Suwałki. Odb. z „Archiwum Hydrobiologji i Rybactwa", 1934. t. 8.

DEMEL Kaz., patrz: Polska na morzu.

206. DEMEL Kaz. i Dłuski Stan. Sprawozdanie z podróży odbytej na statku szkolnym „Dar Pomorza" na południową część ławicy środ-

kowej Bałtyku. Suwałki. Odb. z „Archiwum Hydrobiologji i Rybactwa". R. 1934 t. 8.

207. DĘBICKI Tad. Z dziennika marynarza. Na pokładzie „Lwowa" z Gdańska do Rio de Janeiro i zpowrotem. Wyd. 2. W-wa. Gebethner i Wolff. S. 94.

DĘBSKI J., patrz: Polska na morzu.

„DELFIN", statek, patrz: Meisnerówna Z.

DŁUSKI Stan., współautor, patrz: Demel K.

208. DROMLEWICZOWA Zofja. Nad polskiem morzem. [powieść dla młodzieży]. W-wa. J. Przeworski. S. 220.

DYBOSKI R., patrz: Światopogląd morski.

ELBLĄG, patrz: Bodniak St.

209. FISCHER Adam. Kaszubi na tle etnografji Polski. Studjum porównawcze. (Rozprawa z pracy zbiorowej: Lorentz F., A. Fischer, Tad. Lehr-Spławiński. Kaszubi, kultura ludowa i język.) Toruń. Inst. Bałt. S. V. i 111. Odb. z Pamiętnika Inst. Bałt. t. 16. Serja Balticum, Zesz. 8.

210. FISCHER Adam. Pierwiastki bałtyckie w ludowej kulturze kaszubskiej. W: Zbiorze prac poświęconych przez T-wo Geogr. we Lwowie Eug. Romerowi w 40-lecie jego twórczości naukowej.

F. O. M., patrz: Odezwy: Kiel., Pińczowska, Pińska, Stow. Dyrektorów, Warsz.-praska, Zamojska; Sprawozdanie ze zbiórki.

F. O. M. i ŚWIĘTO MORZA (w układzie alfab. miejsc wydania):

211. [ODEZWA Kieleckiego K-tu o ofiary na F. O. M.:] „Obywatele! Pomni wiekowych zaniedbań..." S. 1.

212. [ODEZWA Łomżyńskiego Komitetu Wykonawczego Obchodu Święta Morza:] „Obywatele! Rok temu Polska cała..." Łomża. S. 1.

213. [ODEZWA Powiat. Komitetu Święta Morza w Łukowie:] „W dniach 29-go czerwca i 1-go lipca cała Polska obchodzi Święto morza..." Łuków, 25. VI. 1934. S. 1.

214. [ODEZWA Pińczowskiego Komitetu Święta Morza w sprawie F. O. M.:] „Obywatele! Odzyskana niepodległość..." Pińczów. S. 1.

215. [ODEZWA Pińskiego Komitetu Święta Morza:] „Obywatele! W dniach 28 i 29 czerwca..." Pińsk, 19. VI. 1934. S. 1.

216. [ODEZWA Zarządu Obwodu Ligi Morskiej i Kolonjalnej w Pińsku o składki na F. O. M.:] „Obywatele! Pomni wiekowych zaniedbań..." Pińsk. S. 1.

217. [ODEZWA Żyd. Klubu Myśli Państw. w Pińsku w sprawie Święta Morza:] „Cała Polska obchodzić będzie..." (Tekst polski i żydowski). Pińsk. S. 1.

218. [ODEZWA Zarządu m. Przemyśla w sprawie Święta Morza:] „Obywatele! Podobnie jak ubiegłego roku..." Przemyśl, 25. VI. 1934. S. 1.

219. [ODEZWA Stow. Dyrektorów Średnich Szkół polskich państw. o składki na F. O. M.:] „Obywatele! Pomni wiekowych zaniedbań Rzeczypospolitej na wybrzeżu i morzu..." W-wa. S. 1.

220. [ODEZWA Warsz. Woj. Komitetu Święta Morza:] Obywatele! Od kilku lat Liga Morska i Kolonjalna organizuje... W-wa. Czerwiec. S. 1.

221. [ODEZWA Praskiego Komitetu Święta Morza w sprawie ofiar na F. O. M.:] „Świat cały podziwia nasz naród..." W-wa. S. 1.

222. [ODEZWA Wileńskiego Woj. Komitetu Święta Morza w sprawie zapisyw. się do L. M.

i K.:] „Obywatele ! Morze — to płuca narodu...“ Wilno. 28. VI. 1934 [Dwa formaty].

223. [ODEZWA Miejskiego Komitetu Święta Morza w Zambrowie:] „Obywatele! Wzorem lat ubiegłych...“ Zambrów S. 1.

224. [ODEZWA Kierownika Zarządu Miejskiego m. Zamościa w sprawie ofiar na F.O.M.:] „Obywatele ! W zrozumieniu ważności posiadania własnego wybrzeża morskiego...“ Zamość, 27 czerwca 1934. S. 1.

GDAŃSK, patrz: Goldberg H., Prinzhorn Fr., Taylor J.

GDYNIA, patrz: Bazylika morska, Borowik Józ., Chlebowski St., Chrzanowski B., Morze, Pominowski K., Program wykładów, Rummel J., Skup W., Szuchiewicz R., Wachowiak A., Zakrzewski i Koselnik.

225. GIERTYCH J. Za północnym kordonem. [Prusy Wschodnie.] W-wa. „Ossolineum“. S. 237.

GINSBERT Juljan, patrz: Poker Jim.

226. GOLDBERG Henri. Le port de Danzig. Son développement depuis le Traité de Versailles. Anvers. S. IV, VIII, 142, tabl. 1.

227. GÓRSKI Karol. Pomorze wczoraj i dziś. Lwów. Państw. Wydawn. Książek Szkoln. S. 184 i tabl. 10.

228. GUR Jerzy. Na Wyspie Niedźwiedziej. Historyjka prawie że prawdziwa, z obrazkami. Rys. St. Keller. W-wa [antedat. 1935, marzec] Plutos. S. 8. (= Złota Serja Książeczek dla Dzieci Nr. 4.)

HEINRICH A., patrz: Polska na morzu.

229. HILCHEN Feliks. Transport morski a międzynaradowe porozumienie w żegludze. Toruń. Inst-Bałt. S. X, 104. (= Pamiętnik Inst. Bałt. 24. Serja Dominium Maris, zesz. 9.)

230. HOBBS Herbert William. Evolution in the travel technique of polar exploration. Lwów. Tow. Geogr. S. 25. Odb. ze: Zbioru prac poświęc. przez Tow. Geogr. we Lwowie Eug. Romerowi.

JAPONJA, patrz: Sapieha L., Sieroszewski W.

231. JASIŃSKI Stanisław. O nasze ziemie i nasze morze. W-wa. K-t Propag. Czynu Polsk. S. 80. (=W-ctwa K-tu Propag. Czynu Polskiego. 1934, Nr. 1.)

232. JASIŃSKI Stanley J. Pieśń Marynarzy. (Marsz na fortepian). Słowa A. Mickiewicza. W-wa. „Propaganda“. S. 4.

233. JASKÓLSKI Tad. inż. Okrętowa radjostacja nadawczo-odbiorcza typu SN/SO_1. W: „Księga Pamiątkowa V. Walnego Zgromadzenia Stowarzyszenia Elektryków Polskich“. W-wa 11—13. XI. 1933 r. W-wa. Stow. Elektr. P.

234. JASTRZĘBSKI Zygmunt. Strażnicy morza. W-wa. Arct. S. 30. (= Zajmujące czytanki Nr. 65.)

235. JEDNODNIÓWKA. Święto morza. Pismo wydane staraniem Wojewódzkiego Komitetu „Święta Morza“ przy Zarządzie Okr. Radomsko-Kieleckiego Ligi Morskiej i Kolonjalnej. Radom. Czerwiec 1934. S. 8.

236. KALENDARZ morski na r. 1935 (pod red. W. Skupa). Gdynia. „Kal. Morski“. S. 125.

237. KAMIENIECKI W., patrz: Światopogląd morski.

KASZUBI, patrz: Fischer A., Lorentz Fr., Rudnicki M.

KASZUBY, patrz: Paliński P., Prinzhorn Fr., Stelmachowska B.

KELLER St., rys., patrz: Gur J.

238. KLARNER Czesław. Silesia and Pomerania. Basic elements of Polands economic independence.

Toruń. Baltic Institute. J. S. Bergson London. S. 77, tabl. i mapa. (= The Baltic Pocket Library.)

KLARNER Cz., patrz: Światopogląd morski.

KOLUMB K., patrz: Wasilewska W.

239. KONIC Stefanja. Wyprawa uczniów VI-ej klasy szkoły powszechnej do Afryki. W-wa. S. 24.

KONOPCZYŃSKI Wł., patrz: Światopogląd morski.

KOSELNIK Bolesław, współautor, patrz: Zakrzewski Wł.

KOSIANOWSKI W., patrz: Polska na morzu.

240. KOSTRZEWSKI J. prof. Czy Wikingowie byli panami Pomorza. Toruń. S. 4. (= Komunikat Inst. Bałt. w Toruniu. Serja 3. Nr. 8.)

241. KRYCZYŃSKI Leon Mirza. Pod słońcem Marokka. Wilno. S. 15.

242. KRZEPKOWSKI Miecz. Rozbitkowie z Czeluskina. Z 10 ilustr. i mapką. W-wa. Gebethner i Wolff. S. 84 i tabl. 6. (= Polska i Świat Współcz. B-ka Młodzieży Nr. 31.)

243. KULESZA Witold. Zarys stosunków fitogeograficznych i fitosocjologicznych nad polskiem morzem. Poznań. Odb. z „Badań Geogr.". 1934, zesz. 14.

244. KWIATKOWSKI Eug. Polityka morska Polski. W-wa. S. 23. Odb. z „Polityka Narodów" 1934 t. 3, zesz. 4.

KWIATKOWSKI E., patrz: Polska na morzu.

LATERNER A., tłum., patrz: Novikov-Priboj.

245. LEGJON Młodych z Polesia na „Święto Morza". Brześć n. Bugiem, 28 czerwca — 1 lipca 1934 r. (praca zbiorowa). S. 20.

246. LEHR-SPŁAWIŃSKI Tad. O narzeczach Słowian nadbałtyckich (Rozprawa z pracy zbiorowej: Lorentz Fr., A Fischer i T. Lehr-Spławiński. Kaszubi, kultura ludowa i język). Toruń. Inst. Bałt. S. 50 i mapa. Odb. z „Pamiętnika Inst. Bałt.", t. 16. Serja Balticum, zesz. 8.

247. LEPSZY Kazimierz Dr. Strażnicy morza Stefana Batorego. Gdańsk. T-wo Przyj. Nauki i Sztuki. S. 42. Odb. z „Rocznika Gdańskiego", t. 7.

248. LEVY Melwin. The last pioneers. The story of a polish Jew who became a leading power in Puget, a thriving pioneer town in the Pacific North-West. New York. S. 368.

LEWANT, patrz: Podoski J.

249. LIBRARIA NOVA. Katalog odbitek z czasopism i wydawnictw zbiorowych. Nr. 3, luty 1934 r. Ekonomja, przemysł, rolnictwo, handel, ***sprawy morskie.*** W-wa 1934. S. 13.

LIGA Morska i Kolonjalna, patrz: Myślenice, Sprawozdanie (Lublin), Sprawozdanie FOM'u.

LITERACKIE utwory, patrz: Poetyckie utwory, Powieściowe utwory.

250. LORENTZ Friedrich. Zarys etnografji kaszubskiej. (Rozprawa z pracy zbiorowej: Lorentz Fr., A. Fischer, T. Lehr-Spławiński. Kaszubi, kultura ludowa i język.) Toruń. Inst. Bałt. S. V i 140. Odb. z „Pamiętnika Inst. Bałt., t. 16. Serja Balticum, zesz. 8.

251. LORENTZ Friedrich, FISCHER Adam, LEHR-SPŁAWIŃSKI Tad. Kaszubi. Kultura ludowa i język. Toruń. Inst. Bałt. z zas. Fund. Kult. Nar. i Kasy Mianowskiego. S. XVIII, 306, 1 tabl., 1 mapa. (=Pamiętnik Inst. Bałt., 16. Serja Balticum, zesz. 8.)

252. ŁAVREN'EV Boris. Biała śmierć. Powieść. [Bełaja smert.] Wilno. (= B-ka „Kurjera Wileńskiego" R. I, t. 4.) S. 151.

„LWÓW“ statek, patrz: Dębicki Tad.
MADAGASKAR, patrz: MezgerM.
MAPY, patrz: Polska od Bałtyku, Romer E.
MAROKKO, patrz: Kryczyński L.

253. MAYNE REID Thomas. Biali Niewolnicy. [The whites sclaves.] Przygody rozbitków w północnej Afryce. Oprac. dla młodzieży K. Arnold [= A. Klaczko]. Z ilustr. W-wa. „Nowe Wydawnictwo“. S. 190 i 3 tabl.

MAZARIN, patrz: Sobieski W.

254. MEISNERÓWNA Zofja. Marynarze z „Delfina“. [Powieść dla młodzieży.] W-wa. Arct. S. 204. (Przedmowa gen. M. Zaruskiego.)

255. MEZGER Max. Monika jedzie na Madagaskar. [Monika fährt nach Madagaskar.] Powieść dla młodzieży. Przekł. L. Schechtlówny.

MOLO Walter, patrz: Pniewski W.

256. MORZE. Nasze morze i wybrzeże. Ilustrowany almanach morza i wybrzeża polskiego. Gdynia. Na budowę bazyliki. S. 79 i mapa.

MOSKWA, patrz: Tyszkowski K.

257. MUCHANOV Ł., Goldberg M., Dikovskij S. Czeluskin. Oparta na dokumentach opowieść o czeluskinowcach. Przekład Wł. Broniewskiego. W-wa 1935 [antedat. 1934] „Minerwa“. S. 232, tabl. 30, mapy 2.

MUZYCZNE utwory, patrz: Jasiński St. J., Viche A.

258. MYŚLENICE — na Święto Morza 29 czerwca 1934. Myślenice. Oddz. L. M. K. S. 16.

259. NASIELSKI Adam. Jacht zgrozy. Powieść sensacyjna. Cz. I-II. W-wa. „Republika“. S. 32 i 24. (= Co tydzień powieść Nr. 79-80.)

260. NASIELSKI Adam. Kapitan James. Łódź. „Republika“ Cz. I, S. 24, Cz. II, S. 32. (= Co tydzień powieść Nr. 58 i 59.)

261. NOVIKOV-PRIBOJ A. Kobieta na okręcie. Powieść. Przekład z rosyjskiego A. Laternera. W-wa Wilno. S. 158. (= B-ka Kurjera Wil. t. 7 i B-ka Echa Polskiego 1934 t. 90.)

262. NOVIKOV-PRIBOJ A. Niesamowity rejs. Powieść. (Przekł. z ros. A. Laterner.) [Dalszy ciąg powieści p. t. „Ženščina v more“.] W-wa. W-ctwo Współczesne. S. 106.

NOWAK J., patrz: Światopogląd morski.
OKSYWIA, patrz: Chrzanowski B.

263. OLSZEWICZ Bol. Dr. La prétendue découverte de l'Amerique en 1476. W: La Pologne an VII-e Congrès Intern. des Sciences Historiques. Varsovie 1933. Vol. 3.

264. ORDYŃSKI Paweł. Bałtyk. W: ABC o morzu.

ORLICZ-DRESZER, patrz: Chrzanowski B., Polska na morzu.
OSMOLSKI W., patrz: Polska na morzu.
PACYFIK, patrz: Levy M.
PALESTYNA, patrz: Podoski J.

265. PALIŃSKI Piotr. Przewodnik po polskiem wybrzeżu Bałtyku i po ziemi kaszubskiej. Gdynia. A. Wachowiak. S. 212.

266. PAWŁOWSKI Stan. prof. La Poméranie et le littoral de la mer Baltique. W-wa. S. 82. (= Excursion B_2. Congrès Intern. de Géographie, Varsovie 1934.)

PIOTROWSKI G., patrz: Polska na morzu.
PLYMOUTH, patrz: Ramułt M.

267. PNIEWSKI Wł. dr. Oszczercza powieść niemiecka o Pomorzu. Walter von Molo, „Holunder in Polen“. Berlin-Wien 1933. Toruń. S. 2. (= Komunikat Inst. Bałt. Serja 3 Nr. 18.)

268. PODOSKI Juljan. W pościgu za słońcem Lewantu. Na „Polonii“

do Ziemi Świętej. W-wa. S. 103, tabl. 6 i mapa.

POETYCKIE utwory, patrz: Barthel-Weidenthal Chrzanowska H., Stępowski Janusz, Urbańska L.

269. POKER Jim. Centaury XX wieku. W-wa. Rój. S. 56 (= B-czka Hist.-Geogr. Nr. 237.)

270. POKER Jim. Niezwykłe przygody Piotrusia Konkola. W-wa. „Nowa Literatura". S. 32. (= Przygody i podróże. Tygodnik dla młodzieży Nr. 14.)

271. POKER Jim. Zdzich szuka matki. Powieść morska. Z 10 ilustr. W-wa 1935 [antedat. 1934]. Przeworski. S. 155 i 10 tabl.

„POLONIA" statek, patrz: Podoski J.

272. POLSKA na morzu. Praca zbiorowa: M. Boguckiego, K. Demela, J. Dębskiego, A. Heinricha, W. Kosianowskiego, Eug. Kwiatkowskiego, G. Orlicz-Dreszera, W. Osmolskiego, G. Piotrowskiego, St. Poraja, F. Rostkowskiego, St. Zb. Szyszkowskiego, H. Tetzlaffa, Cz. Zagórskiego, Wł. Zawistowskiego. W-wa 1935 [antedat. 1934]. Gł. Księg. Wojsk. S. XIV, 235 i tabl. 13, ogłoszeń str. 59.

POLSKA od Bałtyku. (Mapa) M-stwo Komunik.

273. POMINOWSKI Karol prof. dr. Wodociągi i kanalizacja m. Gdyni. W-wa. S. 10. Odb. z „Przeglądu Technicznego". 1934 Nr. 19/20.

POMORZE, patrz: Bilainkin G., Chrzanowski B., Górski K., Klarner Cz., Kostrzewski J., Pawłowski St., Prinzhorn Fr., Sobieski W., Socha M., Wojciechowski Z., Zjazd.

PORAJ St., patrz: Polska na morzu.

PORT Szczeciński w r. 1933. Toruń. Inst. Bałt. S. 7. (= Komunikat Inst. Bałt. w Toruniu. Serja 3, Nr. 14.)

POWIEŚCIOWE utwory dla dorosłych, patrz: Conrad J., Ławren'ev B., Nasielski A., Novikov-Priboj, Sempołowska S., Sienkiewicz H., Sieroszewski W., Spilmann J., Wyspa skarbów.

POWIEŚCIOWE utwory dla dzieci i młodzieży, patrz: Ballantyne R. M., Bohuszewicz J., Dromlewiczowa Z., Gur J., Jastrzębski Z., Mayne Reid, Meisnerówna Z., Mezger M., Poker Jim, Sempołowska S., Sienkiewicz H., Sieroszewski W., Taube K., Taylor J. M., Wasilewska W., Verne J., Życki-Małachowski L.

274. PRINZHORN Fritz. Danzig-Polen-Korridor und Grenzgebiete. Eine Bibliographie mit besonderer Berücksichtigung von Politik und Wirtschaft 1933 mit Nachträgen aus d. Jahren 1931 u. 1932. Jahrgang 2. Danzig. Bibliothek der Techn. Hochschule. [Pismo maszynowe na powielaczu.]

275. PROGRAM wykładów Międzynarodowych Akademickich im. Marsz. Piłsudskiego w Gdyni. 15. VII.-1. VIII. 1934. Gdynia S. 1.

PRUSY WSCHODNIE, patrz: Giertych J.

276. PUCK najstarszy gród nad zatoką pucką. (Praca zbiorowa w opracow. liter. Alfreda Świerkosza z okazji 50-lecia istnienia Towarzystwa Upiększenia Miasta Pucka.) Puck. S. 64.

277. RAMUŁT Mirosław dr. Biologiczna stacja morska w Plymouth i badania planktonowe. Lwów. S. 10. Odb. z „Przyroda i Technika" 1934, zesz. 6.

RIO de JANEIRO, patrz: Dębicki T.

278. ROMER Eug. Kraje polarne. [Mapa.] Podziałka 1 : 40.000.000. Lwów. Książnica Atlas. (= E.

Romer. Powszechny Atlas Geograficzny, 43.)

ROSTKOWSKI F., patrz: Polska na morzu.

279. R. P. Co to jest flota handlowa. W: ABC o morzu.

280. RUDNICKI Mik. prof. dr. O Kaszubach wśród Kaszubów. Treść artykułu p. Stefana Bieszka w „Zrzesz Kaszëbskô". S. 6. (= Komunikat Inst. Bałt. w Toruniu. Serja 3, Nr. 7.)

281. RUDNICKI Mik. Sobieski Wacław: Der Kampf um die Ostsee von den ältesten Zeiten bis zur Gegenwart. [Recenzja.] Poznań. Inst. Zach.-Słow. S. 5. Odb. z „Slavia Occidentalis" 1934, t. 12.

282. RUDNICKI Mik. Ugrupowanie języków indoeuropejskich a szczególnie słowiańskich w Zagłębiu Bałtyku w początkach ery indoeuropejskiej. W: II. Międzynarodowy Zjazd Slawistów. Księga referatów. Sekcja 3 i 4.

283. RUMMEL Juljan. Sen o Gdyni. Ilustr. M. Arciszewskiego. Gdynia. Gdyński Związ. Propag. Turyst. S. 30.

SAHARA, patrz: Verne J.

284. SAPIEHA Leon. Wulkany Kivu. Wspomnienia z podróży. Kraków. S. 235, mapy 3.

285. SEMPOŁOWSKA Stefanja. Na ratunek. W-wa. Rój. S. 315, tabl. 14.

286. SIENKIEWICZ Henryk. Na oceanie Atlantyckim. (Listy z podróży.) W-wa 1935 [antedat. 1934]. Gebethner i Wolff. S. 32 (= B-czka Uniw.-Lud. i Młodzieży Szkolnej Nr. 33.)

287. SIENKIEWICZ. Henryk. W pustyni i w puszczy, T. 1—2. Tanie wydanie. Lwów. Ossolineum S. 252 Nr. 33).

288. SIEROSZEWSKI Wacław. Dary wiatru północnego. Powieść. W-wa Rój. S. 202.

289. SIEROSZEWSKI Wacław. Wśród kosmatych ludzi. [Wspomnienia z pobytu wśród Ajnów na północnych wyspach Archipelagu Japońskiego.] W-wa. Rój. S. 111.

290. SIEROSZEWSKI Wacław. Ze świata (Nowele: Wśród lodów, Polowanie na reny, Polowanie na wieloryby, Bokser, Kulisi, Latorośle). W-wa. Rój. S. 248.

SIMON-PIETKIEWICZOWA J., rys., patrz: Wasilewska W.

291. SKRUDLIK Miecz. dr. Gwiazda polskiego morza. Miejsce Piastowe. T-wo św. Michała Archan. S. 139.

292. SKUP W. Gdynia-port. Polska marynarka wojenna. W: „Nasze MORZE i wybrzeże".

SKUP W., red., patrz: Kalendarz morski.

293. ŚLASKI Bolesław. Rusycyzmy naszych marynarzy (nazwy i formy). Kępno. S. 7.

SŁOWIANIE nadbałtyccy, patrz: Lehr-Spławiński.

294. SOBIESKI Wacław prof. La politique baltique de Mazarin et l'opposition qu'elle a suscitéé en France (1655-56). W: La Pologne au VII-e Congrès Internat. des Sciences Historiques. Varsovie 1933. Vol. 3.

SOBIESKI Wacł., patrz: Rudnicki Mich.

295. SOCHA Mich. Walka o Bałtyk. W: ABC o morzu.

296. SPILMANN Joseph ks. T. J. Jeniec korsarza [Powieść. „Die Sklaven des Sultans".] W-wa. Księża Pallotyni. S. 86.

297. SPRAWOZDANIE Okręgu Lubelskiego Ligi Morskiej i Kolonjalnej w Lublinie za r. 1933. Lublin, kwiecień 1934 S. 91.

298. SPRAWOZDANIE z wyników akcji zbiórki prowadzonej przez Ligę Morską i Kolonjalną na Fundusz Obrony Morskiej za miesiąc

lipiec i sierpień. W-wa. L. M. K. S. 53.

299. STELMACHOWSKA Bożenna. Kultura Kaszub północnych. W: II. Międzynarodowy Zjazd Slawistów. Księga referatów. Sekcje 3 i 4.

STELMACHOWSKA B., patrz: Światopogląd morski.

300. STĘPIEŃ Wład. Vademecum żeglarza. Katowice. „Na Tropie". S. 224, tabel 6. (= B-ka Harcerskich Drużyn Żeglarskich Nr. 8.)

STĘPKOWSKI Stefan, współautor, patrz: Borkowski Janusz.

301. STĘPOWSKI Janusz. Legenda o masztowej sośnie. [Poemat, kolorowany ręcznie.] W-wa. Gł. Księg. Wojsk. S. 63.

STOŁYHWO K., patrz: Światopogląd morski.

STRUMPH-WOJTKIEWICZ St., patrz: Adamowicze.

302. STRUSZYŃSKI Wacł. inż. Radjopelengator dla okrętów typu MG. W: „Księga Pamiątkowa V. Walnego Zgromadzenia Stowarzyszenia Elektryków Polskich". W-wa 11-13. VI. 1933. W-wa. Stow. Elektr. P.

303 ŚWIATOPOGLĄD morski. Praca zbiorowa, zawierająca rozprawy: F. Bujaka, R. Dyboskiego, W. Kamienieckiego, Cz. Klarnera, W. Konopczyńskiego, J. Nowaka, W. Olszewicza, B. Stelmachowskiej, K. Stołyhwy, K. Tymienieckiego, J. Widajewicza, Z. Wojciechowskiego, B. Zaborskiego. Toruń. Inst. Bałt. S. XVI, 392, 2 mapki. (= Pamiętnik Inst. Bałt. T. 15. Serja Dominium Maris, zesz. 6.)

ŚWIERKOSZ Alfred, patrz: Puck.

304. ŚWIĘTO MORZA, patrz: FOM, Święto Morza. Jednodniówka, Legjon Młodych, Myślenice, Odezwy: Łomż., Łukowska, Pińczowska, Pińskie, Przemyska, Warsz. woj., Warsz.-praska, Wil. woj., Zambrowska, Zamojska.

SZCZECIN, patrz: Port Szczeciński.

305. SZUCHIEWICZ Roman. Gdynia. W: ABC o morzu.

SZYSZKOWSKI St. Zb., patrz: Polska na morzu.

306. TAUBE Karol. Jak Mat Musiał swym ziomkom o morzu prawił. W-wa. L. M. K. S. 30.

307. TAYLOR Jan. Wolne miasto Gdańsk, jego udział w konferencjach międzynarodowych. Wyd. 2 uzup. W-wa. S. 28.

308. TAYLOR Jerzy Marjusz. Błękitny żagiel. W-wa. Arct. S. 32. (= Zajmujące Czytanki Nr. 63.)

TETZLAFF H., patrz: Polska na morzu.

TYMIENIECKI K., patrz: Światopogląd morski.

309. TYSZKOWSKI Kaz. Polska i Moskwa na Bałtyku. Toruń, wrzesień 1934. S. 6. (= Komunikat Inst. Bałt. w Toruniu, Serja 3, Nr. 17.)

310. URBAŃSKA Lesława. Morze i ziemia.[Wiersze.]W-wa. Wojnar. S.54.

311. VERNE Jules. Morze na Saharze. [L'invasion de la mer.] Powieść dla młodzieży. Oprac. z franc. Romana Simonson. Z ilustr. Z. Jarkowskiego. W-wa. „Nowe Wydawnictwo". S. 208 i 3 tabl.

312. VERNE Jules. Wśród lodów polarnych. [Aventures du capitain Hattevas. Le desert de glace.] W-wa. Przeworski. S. 174.

313. VERNE Jules. Wyspa błądząca. [Le pays des fourrures.] Powieść podróżnicza. Z ilustr. Oprac. z oryg. franc. E. Korotyńska. W-wa. Bibljoteka Powieści Podróżn. dla Młodzieży. S. 128.

314. VICHE Artur. Pod polską banderą. Marsz na fanfary. Nr. 10. Op. 73. [W-wa.] Litogr. S. 10.

315. WACHOWIAK Andrzej. Gdynia jako kąpielisko. Gdynia. „Gaz. Morska". S. 8.

316. WAGNER Wład. Podług słońca i gwiazd. Pamiętnik. Z przedmową dr. Mich. Grażyńskiego, przewodn. Z. H. P. W-wa. Gł. Księg. Wojsk. S. VII, 88, 2 tabl. i mapa.
317. WASILEWSKA Wanda. Kryształowa kula Krzysztofa Kolumba. Z 7 rys. J. Simon-Pietkiewiczowej. W-wa. S. 136. (= Przymierze z książką. Bibljoteka dla Młodzieży, t. 1.)
318. WATRA-PRZEWŁOCKI Józef. Polskie wybrzeże morskie, charakterystyka naszego wybrzeża. W: „Nasze Morze i wybrzeże".
WIDAJEWICZ J., patrz: Światopogląd morski".
319. WIECZORKIEWICZ A. Krajobraz w malarstwie polskiem. W: Polska i jej lud w malarstwie. Przewodnik po Wystawie. T. Zach. Szt. Piękn. W-wa. S. 34.
WIKINGOWIE, patrz: Kostrzewski J.
320. WOJCIECHOWSKI Zygm. dr. Pomorze a pojęcie Polski piastowskiej. O roli poszczególnych dzielnic w budowaniu Państwa Polskiego. Gdańsk. T-wo Przyj. Nauki i Sztuki. S. 22. Odb. z „Rocznika Gdańskiego" t. 7.
WOJCIECHOWSKI Z., patrz: Światopogląd morski.
WYSPA NIEDŹWIEDZIA, patrz: Centkiewicz Cz. J., Gur J.
321. WYSPA skarbów. W-wa. Fałkiewicz. S. 32. (= „Przygody". Bibljoteczka Sensacyj. Nr. 3).
ZABORSKI B., patrz. Światopogląd morski.
ZAGÓRSKA Aniela, tłum., patrz: Conrad J.
ZAGÓRSKI Cz., patrz: Polska na morzu.
322. ZAKRZEWSKI Wład. i Koselnik Bolesław. Port Gdyński, jego urządzenia i handel zamorski. 37 ilustr. i plan portu. Gdynia. Zakrzewski. S. 112 i plan.
ZAWISTOWSKI Wł., patrz: Polska na morzu.
ŻEROMSKI St., patrz: Chrzanowski B.
323. ZIELIŃSKI Stanisław. Polscy marynarze i podróżnicy. W: ABC o morzu.
324. ZIELIŃSKI Stanisław. Potrzeby piśmiennictwa z zakresu spraw morskich, migracyjnych i kolonjalnych. W-wa. S. 15. Odb. z „Sprawy Morskie i Kolonjalne" R. 1934, zesz. 1.
325. ZJAZD. IV. Naukowy Zjazd Pomorzoznawczy. Spis referatów zgłoszonych. Toruń. Inst. Bałt. S. 4. (= Komunikat Inst. Bałt. Serja 3, Nr. 10.)
326. ŻYCKI-MAŁACHOWSKI L. Ostatni handlarz niewolników. W-wa. „Nowa Literatura". (= Przygody i podróże. Tygodnik dla Młodzieży Nr. 7.)
ŻYDZI, patrz: Lévy M.

II. SPRAWY RZECZNE I WÓD ŚRÓDLĄDOWYCH.

AFRYKA, patrz: Švambera V.
327. BAC S. i Baraniecki M. Gospodarka wodna na podstawie badań meteorologiczno-rolniczych Stacji Doświadczalnej Rolniczej w Kościelcu. W: Prace Państw. Instyt. Meteorologicznego Nr. 4. W-wa.
328. BOGUCKI Miecz. O regulowaniu składu mineralnego krwi u raka rzecznego (Astacus fluviatilis L.). W: Acta biologiae experimentalis. Vol. 8.
BRASŁAWSZCZYZNA, patrz: Wisłocki A.

329. BUJALSKI B. dr. Profil geologiczny doliny Prutu między Worochtą a Dobrotowem. W: Przewodnik wycieczek Świderskiego, Bujalskiego i Teisseyrea. Lwów. Polskie Tow. Geologiczne.

330. CHMIELOWIEC Alf. inż. dr. Mosty paryskie i ich rozbudowa. Lwów. S. 16 Odb. z „Czasopisma Technicznego", R. 52 (1934), Nr. 12.

CZARNY POTOK, patrz: Teisseyre H.

CZEREMOSZ, patrz: Szelburg-Zarembina E.

331. Dąbrowski Jan dr. Consequenze economiche delle scoperte geografiche nel territorio dal Baltico al Mar Nero. W: La Pologne au VII Congrès Intern. des Sciences Historiques. Varsovie 1933. Vol. 3.

332. DANOWSKA — KRAWIECOWA Aniela. Glony jeziora Kociołek. Poznań. Pozn. T-wo Przyj. Nauk. S. 36. (= Prace Monogr. nad Przyrodą Wielkopolsk. Parku Narodowego w Ludwikowie pod Poznaniem.)

333. DĘBSKI Kaz. inż. Przyczynek do metody obliczenia przepływu rzek w zimie. W: Udział Centr. Biura Hydrogr. w konferencjach hydrologicznych Państw Bałtyckich.

334. DĘBSKI Kaz. inż. Związki opadu, odpływu i retencji w dorzeczu Prypeci. W: Udział Centr. Biura Hydrograf. w pracach Sekcji Hydrologji Nauk. Międzynar. Unji Geodezyjno-Geofizycznej.

335. DĘBSKI Kaz. inż. Zwyczajne roczne maxima odpływu rzek polskich. W wa. S. 21 i mapa.

336. DĚDINA Vaclav. La fonction hydrographique de la trouée de Moravie depuis la période néogène. W: Zbiorze prac poświęconych przez T-wo Geogr. we Lwowie Eug. Romerowi w 40 lecie jego twórczości naukowej.

DNIEPR, patrz: Rocznik Hydrograf. 1931, Šovhenin I.

DRUSKIENIKI, patrz: Znamierowska-Prüfferowa.

337. DZIUBAŁTOWSKI Seweryn. Kilka uwag o występowaniu i pochodzeniu roślinności stepowej nad dolną Wisłą. Poznań. S. 18. Odb. z „Roczników Nauk Rolniczych i Leśnych", t. 33 (1934).

DŹWINA, patrz: Limanowski M., Rocznik Hydrograf. 1929.

338. EFTIMIU Victor. Łódź karłów. W: Nowele i szkice rumuńskie (w przekł. K. Mayzlówny). W-wa.

339. FAUST Otton inż. Zarys metody badania stosunków przepływu rzek zarastających na pewnych odcinkach. W: Udział Centralnego Biura Hydrograficznego w konferencjach hydrologicznych państw bałtyckich.

340. GALON Rajmund Dolina Dolnej Wisły, jej kształt i rozwój na tle budowy Dolnego Powiśla. 9 ryc. i mapa. Poznań. S. 111 i mapa. (= Badania Geograficzne. Prace Inst. Geogr. Uniwersytetu Pozn. Nr. 12—13).

341. GETTER Leon. Ze spływem przez Polskę do morza. Wspomnienia uczestnika. W-wa. L. M. K. S. 24.

GOŁĘCIN, patrz: Sprawozdanie Zakładu Ryb.

GRODZISK Małop., patrz: Smoleński J.

342. HERBRICH Henryk inż. Wpływ roślinności na stan wody w rzekach. W: Udział Centralnego Biura Hydrograficznego w konferencjach hydrologicznych państw bałtyckich.

343. JOHNSON Douglas. Rzeki i ich klasyfikacja. W: „Zbiorze prac poświęconych przez Tow. Geograficzne we Lwowie Eug. Romerowi

w 40-lecie jego twórczości naukowej" i odb.

344. JUNY Zygmunt. Ustawa o rybołówstwie z dnia 7 marca 1932 r. .... Rohatyn. J. Szkolnik. S. 112. (= B-ka Ustaw Gminnych, t. 19.)

345. KALINOWSKI Adam. Naturalna metoda nauki pływania. Zabawy w wodzie, crawl, żabka. W-wa. Koło Wychowawców Fiz. S. 74.

346. KĘDZIOR Andrzej inż. W sprawie trwałego zabezpieczenia doliny Wisły i jej dopływów przed powodzią. Kraków. S. 82.

347. KLUB. Warszawski Klub Wioślarek swej prezesce członkini honorowej dr. Zofji Zabawskiej-Domosławskiej. W-wa. 15. XII. 1934. S. 34.

KOCIOŁEK, jezioro, patrz: Danowska-Krawiecowa A.

348. KOŁODZIEJSKI C. inż. Motorowy sport wodny. W: Rocznik Sportowy 1934.

349. KOWALSKI Jerzy. Quaestiones hydrograficae. Kraków. P. A. U. S. 232. (= Rozprawy Wydz. Filolog. P. A. N., t. 64, Nr. 1.)

350. KRASUCKI Liberat inż. W sprawie ostatniej powodzi. W-wa. S. 24. Odb. z „Las Polski" 1934. Nr. 6—8.

351. LAROUY Wł. Nad błękitnym Niemnem. Przewodnik po Nowogródczyźnie mickiewiczowskiej. Nowogródek. Wierniewicz i Larouy. S. 80 i mapa.

352. LENCEWICZ Stan. prof. La vallée de la Vistule aux environs de Płock. W-wa. S. 14. (= Excursion C_1. Congrès Internat. de Géographie, Varsovie 1934).

353. LEWIŃSKI Jan prof. Terrasses et dunes de la vallée de la Vistule près de Varsovie. W-wa. S. 10. (= Excursion C_2. Congrès Intern. de Géographie, Varsovie 1934).

354. LIMANOWSKI Miecz. prof. Nord Est de la Pologne, bassin du Niemen et de la Dźwina. W-wa. S. 48. (= Excursion B_1. Congrès Intern. de Géographie, Varsovie 1934).

LITERACKIE utwory, patrz: Eftimiu V., Płachno I., Šołochov M., Szelburg-Zarembina E., Zandberg B.

355. LOTH Jerzy prof. La vallée de la Vistule moyenne et quelques villes industrielles et thermales. W-wa. S. 40. (= Excursion B_4. Congrès Intern. de Géographie, Varsovie 1934).

LWÓW, patrz: Ostrzeżenie.

356. MATUSEWICZ Józef dr. Metody badania temperatury wód płynących. W: Udział Centralnego Biura Hydrograficznego w Konferencjach Hydrologicznych państw bałtyckich.

357. MAURANO Silvio. Dal Baltico al Mar Nero. Milano, Como. Quaderni di Poesia. S. 350, tabl. 24.

358. MIZERSKI M. Gospodarstwo karpiowe. Hodowla karpia i zakładanie stawów. Wyd. 2 przerob. i rozszerz. Z ryc. W-wa 1935 [antedat. 1934]. T-wo Oświaty Roln. S. 336. (= Encykl. Gospod. Wiejskiego Nr. 128—130.)

NARA, patrz: Taszycki W.

NIEMEN, patrz: Larouy W., Limanowski M., Rocznik Hydrograf. 1929.

NOWOGRÓDCZYZNA, patrz: Larouy W.

359. OBWIESZCZENIE Państwowego Zarządu Wodnego w Wilnie z dn. 5 września 1934 w sprawie spisu łodzi na terenie m. Wilna. S. 1.

360. [ODEZWA Związku Pracown. Transportu Rzecznego w Polsce, Oddział „Żegluga" - Warszawa:] „Do ogółu pracowników żeglugowych! Towarzysze! W miarę pogłębiania się kryzysu..." W-wa, lipiec 1934. S. 2.

ODEZWY POWODZIOWE.
(Wskazane tylko miejscowości w układzie alfabetycznym i daty.)

361. Ogólnopolski Komitet Pomocy Ofiarom Powodzi 8. VII. 1934.
362. Chełmno b. d.
363. Łańcut 19. VII.
364. Łódź 20. VII.
365. Łomża 28. VII.
366. „ 24.—26. IX.
367. Łuków 3. VIII.
368. Nowa-Wilejka 24. VII.
369. Pelplin 26. VII.
370. Pińsk 23. VII. Insp. Szk.
371. „ Do muzyków.
372. „ 25. VII. (polska i żyd.)
373. „ Żyd. Klub Myśli Państw.
374. Radom b. d.
375. „ 21. VII.
376. Sochaczew b. d.
377. Tarnobrzeg 27. VII.
378. „ 31. VII.
379. Tarnów 15. X.
380. Tomaszów 25. VII.
381. „ 27. VII.
382. Warszawa lipiec, Izba P.-H.
383. „ Izba Roln.
384. „ Stoł. K-t. B. d.
385. „ Stoł. K-t. 21. VII.
386. „ Stoł. K-t. 25. VII.
387. „ S. O. M. 27. VII.
388. „ Grochów b. d.
389. „ Michałów 25. X.
390. „ Praga b. d.
391. „ Żoliborz 29. VII.
392. Wilno. Izba P.-H. b. d.
393. „ Woj. K-t. 28. VII.
394. Zamość — P. C. K. b. d.
395. „ — Pow. K-t. 8. VIII.

ODRA, patrz: Rocznik Hydrograf. 1930.

396. ODZNAKA turystyczna Polskiego Związku Kajakowego. (Treść: Regulamin Odznaki). W-wa. S. 15.
397. OSTRZEŻENIE. „Sportowy Klub Rybacki we Lwowie, dzierżawiący połów ryb na rzece Prut... przestrzega wszystkich przed nieuprawnionym połowem ryb...“ Lwów. S. 1.

PEŁTA, patrz: Taszycki W.

398. PŁACHNO Ignacy. Najnowsza pieśń o strasznej powodzi, która nas dotknęła dn. 16 lipca 1934 r. i o cudownem ocaleniu rodziny Kusiołów we wsi Klęczany koło Sącza. [Tarnów ?] I. Płachno. S. 4.

PŁOCK, patrz: Lencewicz St.
POWÓDŹ, patrz: Kędzior A., Krasucki L., Odezwy powodziowe, Płachno I.
PRUT, patrz: Bujalski B.
PRYPEĆ, patrz: Dębski K.

399. PUCKI Gustaw. Nauka pływania crawlem. 57 rycin w tekście, w tem rysunki Jeana Jacobyego. Lwów. Księg. Nowości. S. 103.

PUŁAWY, patrz: Sawicki L.

400. ROCZNIK Hydrograficzny 1929. Dorzecze Niemna i Dźwiny. W-wa. M-stwo Komunik. S. 53, tab. 2 i mapa.
401. ROCZNIK Hydrograficzny 1930. Dorzecze Odry. W-wa. M-stwo Komunik. S. 43, tabl. 3 i mapa.
402. ROCZNIK Hydrograficzny 1931. Dorzecze Dniepru. W-wa 1934. M-stwo Komunik. S. 57, tabl. 3 i mapa.
403. RYBCZYŃSKI Miecz. inż. Vistule Pomérenienne. Paris. Gebethner et Wolff. S. 60 i mapa. (= Petite Bibliothèque Baltique.)
404. RYBCZYŃSKI Miecz. inż. prof. Wisła pomorska. Toruń. Inst. Bałt. S. 57. i mapa. (= Bibljoteczka Bałtycka.)
405. RYBCZYŃSKI Miecz. Wisła pomorska. Toruń 1934 [Recenzja.] Toruń. S. 2. (= Komunikat Inst. Bałt. Serja 3, Nr. 18.)
406. SAWICKI Ludwik. Przyczynek do znajomości dyluwjum oraz morfogenezy przełomu Wisły pod Puławami. S. 12. Odb. z „Przeglądu Geograf.“ 1933, t. 13.

406a. SEMADENI Tad. Pływanie. W: Rocznik Sportowy 1934.

407. SMOLEŃSKI Jerzy. O wieku jeziorek okolicy Grodziska na nizinie Małopolskiej. Lwów. T-wo Geogr. S. 3. (428—430) Odb. ze Zbioru prac pośw. Eug. Romerowi.

408. ŠOŁOCHOV Michał. Cichy Don [Tichij Don] Powieść t. I—IV. Przeł. A. Stawar. W-wa. Rój.

409. ŠOVHENIV I. prof. Vodne hospodarstwo v basejni r. Dnipra na Ukrajini („Dniprobud" i „Velykyj Dnipro"). W-wa. S. 60 i 4 mapki. (= Praci Ukrajinśkoho Naukovoho Instytutu, t. 20. Serija ekonom. kn. 4.)

410. SPRAWOZDANIE Zakładu Rybactwa i Łowiectwa wraz z Gospodarstwem Rybnem Doświadczalnem w Gołęcinie za lata 1923/4—1932/3. Zest. E. Schechtel. Poznań. S. 10. Odb. z „Sprawozdanie Wydz. Roln.-Leśn. Uniw. Pozn. za lata 1919/20—1933/34".

411. ŠVAMBERA V. Contribution à la mesure des superficies des bassins hydrographiques africains. W: Zbiorze prac poświęconych przez Tow. Geogr. we Lwowie Eug. Romerowi w 40-lecie jego twórczości naukowej.

412. SZELBURG Zarembina Ewa. Tajemnica Czeremoszu. W-wa. Gebethner i Wolff. S. 71. (= Polska i Świat Współcz. B-ka dla Młodzieży Nr. 29.)

413. SZYMCZUK M. Z biologji krąpia (Blicca bjorkna). W-wa. S. 15. Odb. z „Przeglądu Rybackiego" R. 7. Nr. 10.

414. TASZYCKI Witold. Dwie nazwy rzeczne Nary i Pełty. (Kilka uwag o dawnych tematach na -ŭ-). Poznań. Inst. Zach.-Słow. przy Uniw. Pozn. Odb. z „Slavia Occidentalis". 1934 t. 12.

415. TEISSEYRE H. Budowa geologiczna okolic Czarnego Potoka i Słobody Rungurskiej. W: Przewodnik wycieczek Świderskiego, Bujalskiego i Teisseyrea. Lwów. Polskie Tow. Geologiczne.

416. TONNY. Kajakarstwo. W: Rocznik Sportowy 1934.

417. TONNY. Wioślarstwo. W: Rocznik Sportowy 1934.

TROCKIE, patrz: Wiełłowicz W.

418. UDZIAŁ Centralnego Biura Hydrograficznego w konferencjach hydrologicznych państw bałtyckich. W-wa. Min. Komun. S. 70.

419. UDZIAŁ Centralnego Biura Hydrograficznego w pracach Sekcji Hydrologji Naukowej Międzynarodowej Unji Geodezyjno-Geograficznej. W-wa. Min. Komunik. S. 23.

WARSZAWA, patrz: Lewiński J.

420. WEDING Ernst. Die Weichsel. Weichselland — deutsches Schicksalsland. Mit 19 Bildern. Berlin. Reimer. S. 111. (= Deutsche Strombücher Bd. 1).

421. WIEŁŁOWICZ Wit. Pomiary głębokości mniejszych jezior obszaru trockiego. W: Prace T-wa Przyj. Nauk w Wilnie. Wydz. Mat.-Przyr. T. 8. 1933. Wilno.

WILNO, patrz: Obwieszczenie.

WISŁA, patrz: Dziubałtowski S., Galon R., Kędzior A., Lencewicz St., Lewiński J., Loth J., Rybczyński M., Sawicki L., Weding E., Zandberg B.

422. WISŁOCKI Adam. Przez jeziora i rzeki Brasławszczyzny, Reportaż z kajakowej włóczęgi. W-wa. Gł. Księg. Wojsk. S. 172, tabl. 16 i mapa.

423. WISZNIEWSKI Jerzy. Les rotifères psammiques. Wrotki psammonowe. W-wa. Stacja Hydrobiolog. na Wigrach. S. 61 i tabl. 6. (= Annales Musei Zoologici Polonici t. 10, Nr. 19.)

424. W. J. D. Sport a książka [m. i. sport wodny a książka]. W: Rocznik Sportowy 1934.

425. ZABAWSKA-DOMOSŁAWSKA Zofja, patrz: Klub Warsz. Wioślarek.

426. ZANDBERG Bolesław. Piękny jest Wisły brzeg. Nowela w: „Pierwszy maja" Zespołu literackiego „Przedmieście" (red. H. Boguszewska i J. Kornacki). W-wa. Rój.

427. ZNAMIEROWSKA-PRUEFFEROWA Marja. Rybołówstwo w okolicach Druskienik. Z 8 ilustr. Lwów. Tow. Ludoznawcze. S. 16.

III. SPRAWY EMIGRACYJNE I KOLONJALNE.

AFRYKA, patrz: Kalendarz.

AMAZONKA, patrz: Bochdan-Niedenthal M.

AMERYKA, patrz: Burzyński Z., Gąsiorowski W., Lepecki B.

ARGENTYNA, patrz: Przepisy... o fakturach.

428. BAŁABAN Majer prof. Der Gang der jüdischen Kulturelemente vom Rhein bis an die Weichsel und den Dniepr (XI.—XVII. Jahrhundert). W: La Pologne au VII-e Congrès Intern. des Sciences Historiques. Varsovie 1933. Vol. 3.

429. BOCHDAN-NIEDENTHAL Marja. Ucayali. Raj czy piekło nad Amazonką. Z 38 ilustr. W-wa 1935 [antedat.: 1934]. S. 166 i mapa.

430. BOHATEROWIE sztandarów Legji w dziewiczych puszczach Madagaskaru. W-wa. „Lektura". S. 32. (= Przygody w Legji Cudzoziemskiej Nr. 4.)

431. BLUMENFELD Jechiel Meir. Geulim. [Zbiór artykułów o odbudowie Palestyny, żydostwie i in.] W-wa. S. 112.

432. BRONARSKI Ludwik ks. dr. Wspomnienia z pracy nad robotnikami polskimi w Szwajcarji. S. 23—31. W Depowski J. ks.: Katedra na Wawelu... Ropczyce.

433. BURZYŃSKI Zbigniew. kpt. obs. „Kościuszko" nad Ameryką. W-wa Aeroklub R. P. S. 143, tabl. 32, map 2.

434. CEGIEŁKA Franc. ks. dr. P. S. M. Szlakiem tułaczy. Garść przeżyć z pracy duszpasterskiej we Francji. W-wa. W-ctwo Księży Pallotynów. S. 152.

CEJLON, patrz: Tarnowski M.

435. CIESIELSKA-BORKOWSKA Stefanja. Les voyages de Pologne en Espagne et en Portugal au XV-e et XVI-e siècle. W: Archivum Neophilologicum t. I. zesz. 1-2. Kraków. P. A. U.

DNIEPR, patrz: Bałaban M.

436. DZIEKOŃSKI Tadeusz. Wychodźtwo a zagadnienie turystyki i podróży do Polski. W-wa. Orbis. S. 31.

FRANCJA, patrz: Cegiełka F.

437. GĄSIOROWSKI Wacł. Ach, — te „chamy" w Ameryce. (Wrażenia z podróży po Ameryce). W-wa. „Księgopol". S. 31.

438. GLOSÓWNA Zofja. Serca czarnych. Sztuka misyjna w 5 aktach. Poznań 1935 [antedat. 1934] „Ostoja". S. 40. (= Teatr dla Młodzieży Męskiej Nr. 44.)

439. GLOSÓWNA ZOFJA. Żółta misjonarka. Sztuka misyjna w 4 aktach. Poznań 1935 [antedat.: 1934]. „Ostoja", S. 38. (= Teatr dla Młodzieży Żeńskiej, Nr. 42.)

440. GORDZIAŁKOWSKI Henryk. Czarny sen. Przygody i przeżycia w Kongo Belgijskiem. Z 15 ilustr. i mapką. Lwów. Książnica Atlas. S. 158, tabl. 8 i mapa. (= Dokoła Ziemi t. 7.)

HAITI, patrz: Kilarski J.

441. HALTER Mordchaj. Dr. Nachman Sirkin (der foter fun soc. cijonizm). W-wa. J. S. A. P. Poalej-Cijon. S. 27.
HISZPANJA, patrz: Ciesielska-Borkowska S.

442. HUNTINGTON Elisworth. The selective action of migration. Lwów. T-wo Geogr. S. 23. Odb. ze Zbioru prac poświęc. przez T-wo Geogr. we Lwowie Eug. Romerowi.

443. INFORMATOR dla przyjeżdżających do Warszawy na 2-gi Zjazd Polaków z Zagranicy. W-wa. R. O. P. Z., S. 32.

444. INFORMATOR 1-go Zlotu Młodzieży Polskiej z Zagranicy. W-wa. Koło Opieki nad Młodzieżą przy R. O. P. Z., S. 16.
JAPONJA, patrz: Moszyński C.

444a. JEDNODNIÓWKA. Bjuletin fun Erec-Jisroeldigen wirtszaftlichen institut far fragen fun alije, nachszore un Erec-Jisroel ekonomite W-wa, grudzień 1934. Palest. Inst. Ekon. w Polsce. S. 20.

445. JARZĘBECKI Witold. Polonja zagraniczna. O Polakach żyjących poza granicami Rzeczypospolitej słów kilka. W-wa. Kom. „Dnia Polaka Zagranicą". S. 20.

446. KALENDARZ. Polski kalendarz misyjny O. O. Misjonarzy w Marianhill w Południowej Afryce... na R. P. 1935. Rocznik 44. Marianhil. OO. Misjonarze. S. 98.

447. KILARSKI Jan. Biały król Gonawy. Dzieje Polaka wśród murzynów Haiti. Pozn. Św. Wojciech. S. 130.
KONGO Belg., patrz: Gordziałkowski H.

448. KURS wiedzy o Polsce dla młodzieży polskiej z zagranicy. Streszczenie wykładów. W-wa. R. O. P. Z., S. 126.

449. LENARTOWICZ Stefan. Sport wśród Polaków zagranicą. W: Rocznik Sportowy 1934.

450. LEPECKI Bohd. Teof. W miastach i puszczach Ameryki Południowej. W-wa. „B-ka Polska". S. 255, tabl. 16.
LITERACKIE utwory, patrz: Glosówna Z., Lepecki B., Pawłowicz B., Sienkiewicz H.
MADAGASKAR, patrz: Bohaterowie.

451. MADFES Jisocher. Geszichte fun cijonizm. Erszter tajl: Biz cu Hercl's tojt 1904. Lwów 5694. J. Madfes. S. VI i 262.
MARIANHILL, patrz: Kalendarz.
MARIPOZA, patrz: Sienkiewicz H.

452. MASŁOWSKI Mikołaj inż. Kursy eksportowe przy Radzie Organizacyjnej Polaków z Zagranicy w 1932/33 i 1933/34 r. W-wa. R. O. P. Z., S. 32.

453. MIZ-MISZYN Mamert. II-gi Zjazd Polaków z Zagranicy, W-wa. R. O. P. Z., S. 24.

454. MIZ-MISZYN Mamert, Skangel Edward. O naszych braciach zagranicą. W-wa. Komitet „Dnia Polaka Zagranicą". S. 24.

455. MOSZYŃSKI Celestyn Br. Wrażenia z podróży misyjnej do Japonji. Niepokalanów. Centrala Milicji Niepokalanej. S. 133 (= B-ka Milicji Niepokalanej Nr. 2.)
MUZYCZNE utwory, patrz: Nowowiejski F.

456. NEUSTADT M. Der weg fun tat. (A jor arbet fun der cijonistiszer ekzekutive.) Wyd. 2. W-wa 5695. Lige f. arbetndn Erec Jisroel. S. 40.

457. NOWOWIEJSKI Feliks. Pieśń Polaków zagranicą. Muzyka Fel. Nowowiejskiego, op. 41, Nr. 3. Słowa Kazimierza Króla. W-wa. R. O. P. Z., S. 4 i 1.

458. [ODEZWA Komitetu Papieskiego Dzieła Rozkrzewienia Wiary w sprawie urządzenia Wystawy Misyjnej:] „Misjom służ!..." Zduńska Wola. P. D. R. W., S. 2.

459. [ODEZWA Prez. L. M. i K. i R. O. P. Z. t. j. Centr. Kom. „Dnia Polaka z Zagr. o manifestacjach uczuć w dniu tym:] „Rodacy! II Zjazd Polaków z Zagranicy...“ W-wa. S. 1.

460. [ODEZWA R. O. P. Z. do społeczeństwa w sprawie Zjazdu Polaków z Zagr.:] „Każdy Polak i Polka winni wiedzieć...“ W-wa. R. O. P. Z.

461. [ODEZWA Zarządu Miejskiego m. Lwowa w sprawie gościny II Zjazdu Polaków z Zagr.:] Obywatele! We wtorek dn. 14 sierpnia b. r. gościć będziemy...“ Lwów, 11. VIII. 1934. S. 1.

462. [ODEZWA Sochaczewskiego Kom. Pow. „Dnia Polaka z Zagranicy“ o ofiary na Fundusz Akcji Kolonj. L. M. K.:] „Do obywateli powiatu sochaczewskiego i miasta Sochaczewa. 12000 braci naszych...“ Sochaczew. S. 1.

463. [ODEZWA tymcz. Prezyd. m. Warszawy o współpracę w przyjmowaniu Polaków z Zagranicy:] „Do mieszkańców m. st. Warszawy. W dn. od 5-go do 7-go sierpnia b. r. przebywać będą w murach stolicy...“ W-wa. 2. VIII. 1934.

464. OSTROWSKI Jerzy. Polscy konkwistadorzy. W-wa. Gebethner i Wolff. S. 96, tabl. 4. (= Polska i Świat Współczesny Nr. 33.)

465. PALESTYNA współczesna w obrazach zesz. 1. Zawiera: Dr. med. Henryk Szpielbaum. Kraj. i ludzie. W-wa. Złotnicki. S. XXIV i 56.

PALESTYNA, patrz: Blumenfeld J. M., Halter M., Madfes J., Neustadt M., Pięćdziesiąt lat sjonizmu, Weg, Wilkański J., Zaml-heft, Zerubawel, Zineman J. i rozdział: żyd. druki ulotne.

466. PANKIEWICZ Michał. Nasza emigracja. W: ABC o morzu.

467. PAWŁOWICZ Bohd. Chłopiec z pinjorowych lasów. Powieść. Lwów. Książnica Atlas, S. 192.

468. PIĘĆDZIESIĄT lat sjonizmu 1884—1934, 5644—5694. Jubileuszowa księga pamiątkowa. Tarnów. Komitet Lokalny Organiz. Sjonist. w Tarnowie. S. 88.

469. POLAK na obczyźnie. W-wa, sierpień 1934. R. O. P. Z., S. 20.

PORTUGALJA, patrz: Ciesielska Borkowska S.

740. PROGRAM II Zjazdu Polaków z Zagranicy. W-wa. R. O. P. Z., S. 24.

471. PRZEPISY argentyńskie o fakturach konsularnych. (Tłumaczył z hiszpańskiego Jan Wojnar). W-wa. Izba Handl. Polsko-Łac.-Ameryk. S. 16 (= B-ka Łacińsko-Amerykańska t. 1.)

RADA ORGANIZ. Polaków z Zagranicy, patrz: Masłowski M., Odezwa.

REN, patrz: Bałaban M.

RETINGER J. H. dr. Polacy w cywilizacjach zagranicznych. W-wa. R. O. P. Z., S. 34.

473. RUSSJAN Lucjan. Polacy i sprawa polska na Węgrzech w latach 1848-49. W: Sprawozd. z posiedzeń T-wa Nauk. Warsz. Wydz. 2. R. 26. 1933 zesz. 3-6. Ww-a.

474. RUSSJAN Lucjan. Polacy i sprawa polska na Węgrzech w roku 1848-49. Tow. Nauk. Warsz. S. 302 (= Rozprawy Hist. T-wa Nauk. Warsz. t. 13. z. 2.)

475. SIENKIEWICZ H. Wspomnienie z Maripozy. Jamioł. Organista z Ponikły. Wyd. 7. W-wa. Geb. i Wolff. S. 39. (= B-czka Uniwersytetów Ludowych i Młodz. Szk. Nr. 14.)

SIRKIN Nachman Dr., patrz: Halter M.

476. ŚLIWKOWSKI Kaz. Polak z Ameryki — Odrodzenie. Poznański Okr. L. M. K. i Kom. Org. „Dnia Polaka z Zagranicy“. S. 22.

477. SPRAWOZDANIE Towarzystwa Opieki kulturalnej nad Polakami Zamieszkałymi Zagranicą im. Adama Mickiewicza za r. 1933. W-wa. S. 30.

478. STATUT Związku Pisarzy i Publicystów Emigracyjnych. W-wa. S. 16.

479. SULIMIRSKI Tad. Osadnictwo i ruchy etniczne a klimat. Lwów. Odb. z „Roczników Dziejów Społecznych i Gospodarczych". 1934. t. 3.

480. SZPIELBAUM Henryk. [Palestyna]. Kraj i ludzie. (= Palestyna współczesna w obrazach. Zesz. 1).

SZWAJCARJA, patrz: Bronarski L.

481. TARNOWSKI Michał. Zamarłe stolice Cejlonu. Notatki z podróży. Z 16 ryc. i 2 mapkami. Lwów 1935 [antedat. 1934]. Książnica-Atlas. S. 155, tabl. 8, map. 2.

UCAYALI, patrz: Bochdan-Niedenthal M.

482. WEG. Der Weg fun der E. J. [Droga robotników palestyńskich do pokoju i odbudowy kraju i syjonizmu.] W-wa. Lige farn arbetnden E. J. in pojln. S. 8.

WĘGRY 1848—49, patrz: Russjan L.

483. WERTHEIM Bronisław. Pracodawcy i pracownicy a współczesne zagadnienie migracyjne (w latach 1919-1931). W-wa. S. 104.

484. WILKANSKI J. Landwirtszaftliche plan-kolonizacje. W: Unzer Gedank (Almanach org. Poale-Syjon i Hitachdut. Zesz. 1. W-wa wrzesień 1934).

WISŁA, patrz: Bałaban M.

485. WIŚNIEWSKI Piotr. O Polakach zagranicą. (Zbiór wiadomości dla młodzieży.) W-wa. R.O.P.Z., S. 26.

486. W STARYM Kraju. Jednodniówka z okazji pielgrzymki uczestników II-go Światowego Zjazdu Polaków na Jasną Górę. W-wa-Częstochowa. 15.VIII. 1934. KAP. S. 8.

487. WYSTAWA Polska i Polacy w świecie. Przewodnik i Pamiętnik. W-wa sierpień 1934. Muz. Wojska. S. 216.

488. ZAML-HEFT. Ilustrirter zamlheft gewidmet di ojlel-regel grupe noch Erec-Izroel bajm „Hapó'él Narewizjóni" ..„Red.-Kolegj.: J. Rajchert, Sz. Witelzon un M. Frenkel. [Ilustr. zbiór artykułów poświęcony grupie pieszych turystów do Palestyny.] W-wa. S. 31.

489. ZERUBAWEL. Poale-cijonizm kontra palestine—centrizm. W-wa. M. Cukier. S. 50. (= „Arbeter-cajtung"-bibljotek Nr. 2.)

490. ZINEMAN Jakób. Historja sjonizmu. T. I. (Okres przedherzlowski). W-wa 1935 [antedat. 1934]. „Nasze Życie". S. 150.

491. ZJAZD POLAKÓW z Zagr., patrz Dziekoński T., Informator, Jarzębecki W., Kurs wiedzy o Polsce, Lenartowicz S., Miz-Miszyn M. Nowowiejski F., Odezwa, Polak na obczyźnie, Program II. Zjazdu Śliwkowski K., Wiśniewski P. W starym kraju, Wystawa.

ŻYDOWSKIE DRUKI ULOTNE w spraw. emigracji z Polski do Palestyny.

492. JEDNODNIÓWKA Centr. Komitetu Palestyńskiej Partji Robotniczej. W-wa. S. 1.

493. JEDNODNIÓWKA [Żyd. Tow Przyjaciół Prac. Palestyny, oddz. Warszawski — przeciwko ugodzie pomiędzy organiz. robotn. w Palestynie z rewizjonistami:] „Nider mitn szolem-opmack...". W-wa, listopad 1934. S. 1.

494. [ODEZWA żyd. Agudas Isroel — do dzieci o popieranie szkolnictwa religijnego w Palestynie:] „Kinder Gedankt ajere chawejrim..." W-wa S. 1.

495. [ODEZWA Agudas Izrael w Polsce w sprawie Funduszu Kolonizacyjnego.] W-wa. S. 1.

496. [ODEZWA Agudas Izrael w Polsce o poparcie ortodoksyjnego funduszu dla kolonizacji Palestyny:] „Cu alle religjeze juden in Pojlen!" W-wa. S. 1.

497. [ODEZWA żyd Erec Jisroel Centrale baj Angudat-Jisrael in Pojlen w sprawie akcji na rzecz kolonizacji w Palestynie:] „100000 zuzakcjes..." W-wa. S. 1.

498. [ODEZWA Centr. Komit. Algem. Jid. Arb. Part. przeciwko petycji rewizjonistycznej.] Lwów. April 1934. S. 2.

499. [ODEZWA żyd. Demokr. Stow. popierania Emigracji Żydów do Palestyny] „Cu der jidiszer Wilne..." Wilno. S. 1.

500. [ODEZWA do rzemieślników Żyd. Org. Sjon. w Warszawie i Sekretarjatu Cechów i Korporacyj w W-wie.. w sprawie emigracji do Palestyny.] W-wa. S. 1.

501. [ODEZWA petycyjna:] „Żydzi! Ostatnie ograniczenia emigracyjne rządu angielskiego..." Lwów. F. Stendig. S. 1.

502. [ODEZWA o poparcie ortodoksyjnego funduszu dla kolonizacji Palestyny:] Direktorjum fun Qerenhajiszuw in Pojlen. W-wa. Agudas Izrael w Polsce. S. 1.

UZUPEŁNIENIA
do I—III.

503. BIAŁOSTOCKI Zygm. Wesoły marynarz. (kilo serca — duszy funt). Foxtrott marynarski. Słowa W. Krystjana [=Wiktora Friedwalda]. W-wa. S. 4.

504. BUDUJMY Palestynę. W-wa. „Keren Hajesod". S. 8.

505. JANIK Mich. Cech retmański i sternicki w Ulanowie. Lwów. T-wo Ludozn. S. 14. Odb. z „Ludu" 1933, Serja 2, t. 12.

506. GRUENBAUM Jic. Geschichte fun cijonizm. Cwajter tajl. W-wa. S. 77.

507. OBWIESZCZENIE Wojewody Wileńskiego w sprawie rybołówstwa. Wilno, 8 XI. 1934. S. 1.

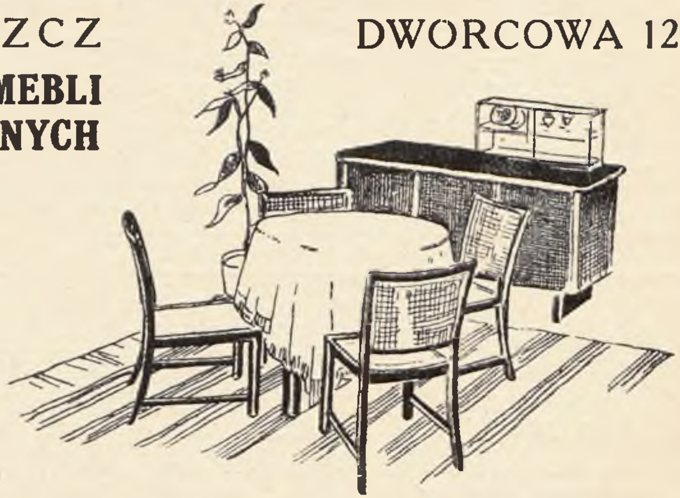
508. RYBCZYŃSKI Miecz. The pomeranian Vistula. Toruń-London. Baltic Inst. & J. S. Bergson. S. 78 i mapa. [=The Baltic Pocket Library.]

509. WASILEWSKI Leon. Nationalities in Pomerania. Toruń-London. The Baltic Inst. & J. S. Bergson. S. 54. (=The Baltic Pocket Library).

OTTO PFEFFERKORN

BYDGOSZCZ DWORCOWA 12

FABRYKA MEBLI ARTYSTYCZNYCH



Składy Fabryczne i Salony Mebli:

WARSZAWA, BIELAŃSKA 4 - TELEFON 688-72
KATOWICE, POPRZECZNA 10 - TELEFON 580

PORT GDYNIA i wybrzeże morskie

oświetlone zostały oprawami elektrycznemi

Fabryki A. MARCINIAK S. A.
WARSZAWA, WRONIA 23.

Rafinerja terpentyny i fabryka pokostu
Zał. w r. 1906
N. ABRAMOWICZ
Warszawa-Praga, Mińska nr. 18-20-22 (d. wł.
Telefony:
Godz. biurowe: 10.15-98. Godz. pozabiurowe: 10.05-98
Terpentyna, smoła drzewna, dziegieć drzewny pokost lniany, olej lniany, pak drzewny, carbolineum

---

Składajcie
swoje oszczędności tylko w
Miejskiej Komunalnej Kasie Oszczędności
w Tarnowskich Górach

Przyjmujemy wkłady oszczędnościowe począwszy od jednego złotego
Załatwiamy wszelkie czynności bankowe.
Wkłady gwarantowane są całym majątkiem Miasta Tarnowskich Gór, wynoszącym obecnie przeszło 10 miljonów złotych
Kasa jest czynna: dopoł od 8.30 do 12-tej
popoł. od 16 do 18-tej
w sobotę tylko dopołudnia

Dyrekcja Rzeźni Miejskich
m. st. Warszawy
ul. Namiestnikowska Nr. 2.

ZŁÓŻ DAR NA FUNDUSZ OBRONY MORSKIEJ!

KONTO w P. K. O. Nr. 30 680.

DZIAŁ ADRESOWY

K. CUKIER I SYN, Warszawa
Ogrodowa 3
tel. 290-83 i 258-45 — Istn. od 1882
Przemysł drzewny
Własne eksploatacje i tartaki

European Hardwood Company
Przemysł drzewny
Eksport
WARSZAWA, Al. Jerozolimskie 29
tel. 9-84-75 i 9-98-08

B. Jaworowicz i Ska
PRZEMYSŁ DRZEWNY
WARSZAWA, PRZYOKOPOWA 31

B-cia W. i S. Karlsbrum
Przemysł drzewny
Warszawa-Praga, ul. Białostocka 6

HANDEL i EKSPORT DRZEWNY
D/H N. WOHL
Dział drzewny
Warszawa, Sienkiewicza 4, tel. 607-58
Adres telegr.: „NIKUS" Warszawa

POLSKI EKSPORT ROLNY
Sp. z o. o.
Warszawa, Marszałkowska 138
Telefony: 6-72-24 i 6-72-34

S. KAMOCKI
HODOWLA I EKSPORT
ŻYWEJ ZWIERZYNY
WARSZAWA
MARSZAŁKOWSKA 81
TELEFON 912-72
Adres telegr.: „VENATOR", Warszawa

Centrala Przedsiębiorstw Przewozowych
Sp. z ogr. odp.
Warszawa, ul. Kolejowa 69

Dom Handlowo-Ekspedycyjny
B-CIA GELDNER, WARSZAWA
Leszno 11, tel. 11-49-55 i 11-32-82
i 687-11. — Adr. tel.: „ESPEGE"
Oddział w Gdyni, ul. Portowa 4

Polsko-Francuskie Towarzystwo
Transportów Międzynarodowych
MORY i SKA SP. z o. o.
Warszawa, Wierzbowa 8, tel. 518-25
Ekspedycja, clenie, asekuracja, inkaso, magazynowanie, frachtowanie okrętów.
Specjalność: wagony zbiorowe z Francji

„RAPID" • Warszawa
Tow. transp.-eksp.
ul. Długa 27, tel. 12-15-21 i 11-80-61

„SYTNER" — wł. Sytner Jakób
Biuro ekspedycyjne
Warszawa, Św. Jerska 36 tel. 11-78-52

„TRANSPED" Sp. z o. o.
Biuro ekspedycyjno - transp.
Warszawa, Tłomackie 4
Telefon 11-40-02

Farbiarnia Parowa, Pralnia Chemiczna
i Dekatyzownia
JÓZEF TARGOŃSKI
wł. E. Łypaczewski S-cy
Warszawa, Śto Jerska 26, tel. 11-54-15

ADOLF FEIGENBAUM
FABRYKA WYROBÓW METALOWYCH
WARSZAWA
Targowa 44 :-: Tel. 10-18-55

H. L. MUSSMAN i SYN
FABRYKA FORNIERÓW I DYKT
WARSZAWA
ul. Srebrna 10 — — Tel. 630-13

GARBARNIA BLUNCKA
Sp. z o. o.
Warszawa, Nowolipie 44/46
Tel. 11-07-52

Fabryka pasów do maszyn
i technicznych skórzanych wyrobów
TOMASZ LISOWSKI
Warszawa, Młynarska 7. Tel. 622-94

POLISH ADLER
PLYWOOD COMPANY Sp. z o. o.
Warszawa, Al. Jerozolimskie

J. PARTOWICZ
WARSZAWA, Gęsia 6 Tel. 11-99-37
PŁÓTNA ŻYRARDOWSKIE

LONORA-ELEKTRO
FABR. PŁYT GRAMOFONOWYCH
WARSZAWA, Wiktorska 8 Tel. 847-87

Spółka Akcyjna
dla handlu i przemysłu włóknistego
„WŁÓKNO POLSKIE"
Warszawa, Okrąg 6/8
Sprzedaż przędzy wełnianej,
maszynowej i na roboty ręczne

„WABO" — W. Bożym
Fabryka części radjowych
WARSZAWA, LESZNO 92 Tel. 11-72-74

Centrala Sprzedaży
Wyrobów Kamionkowych
Sp. z o. o.
WARSZAWA
Marszałkowska 95
Rury i kształtki kanalizacyjne.

Spółka Wytwórcza
POLSKICH RYMARZY I SIODLARZY
Sp. z o. o.
Fabryka WARSZAWA, Nalewki 2a
Tel. 11-74-15
Siodła, uprząż, kufry, walizy, torby.
Przybory myśliwskie, podróżne, sportowe, galanterja.
Sklepy wł. Św. Krzyska 15, tel. 634-62
Poznań, ul. Podgórna 14

Cz. Sp. Akc. **HUTA POLDI**
Sprzedaż stali szlachetnych
Biuro sprzed.: Warszawa
Jerozolimska 26, tel. 646-41
Skład: Warszawa, Wolność 2

Wełna, bawełna, sukna
BIELSKICH i ŁÓDZKICH FABRYK
I. LIKIER **Warszawa**
Gęsia 3, tel. 11-73-75
Najodpowiedniejsze źródło zakupu

A. Sokół i J. Zylberfenig, Białystok
Fabryka Sienkiewicza 41
Telefon biura 1-25. Telefon fabryki 45
Skrzynka pocztowa nr. 124.

D. HALPERIN WARSZAWA
Nalewki 29. Telefon 11-44-90.

PIERWSZA KRAJOWA WYTWÓRNIA
SPRĘŻYN i WYROBÓW Z DRUTU
„SPIRAL" Warszawa, ul. Żytnia 20
Tel. 6-36-29

Strażackie Biuro Techniczne
Warszawa, Nowogrodzka 22
poleca do dostawy wszelki
SPRZĘT STRAŻACKI

Fabryka śmigieł, wyrobów
drzewnych i metalowych
W. SZOMAŃSKI i S-ka
Sp. z ogr. odp.
Warszawa (Marymont)
Kamedułów 71

FABRYKA ŚRUB TOCZONYCH
I CZĘŚCI FASONOWYCH
J. Wagner ✦ Warszawa
ul. Złota 67. Tel. 5-85-01 i 5-14-94

SZ. CH. RYGIER
Warszawa, Św. Jerska 21
Tel. 11-65-31
Skład tiulu, wstążek i koronek

REDAKCJA I ADMINISTRACJA: WARSZAWA, WIDOK 10
TEL.: RED. 290-18, ADMINISTRACJI 533-88.

PRENUMERATA ROCZNA ZŁ 10, ZESZYT ODDZIELNY ZŁ 3

NR. KONTA P. K. O. 367

WYDAWCA: LIGA MORSKA I KOLONJALNA